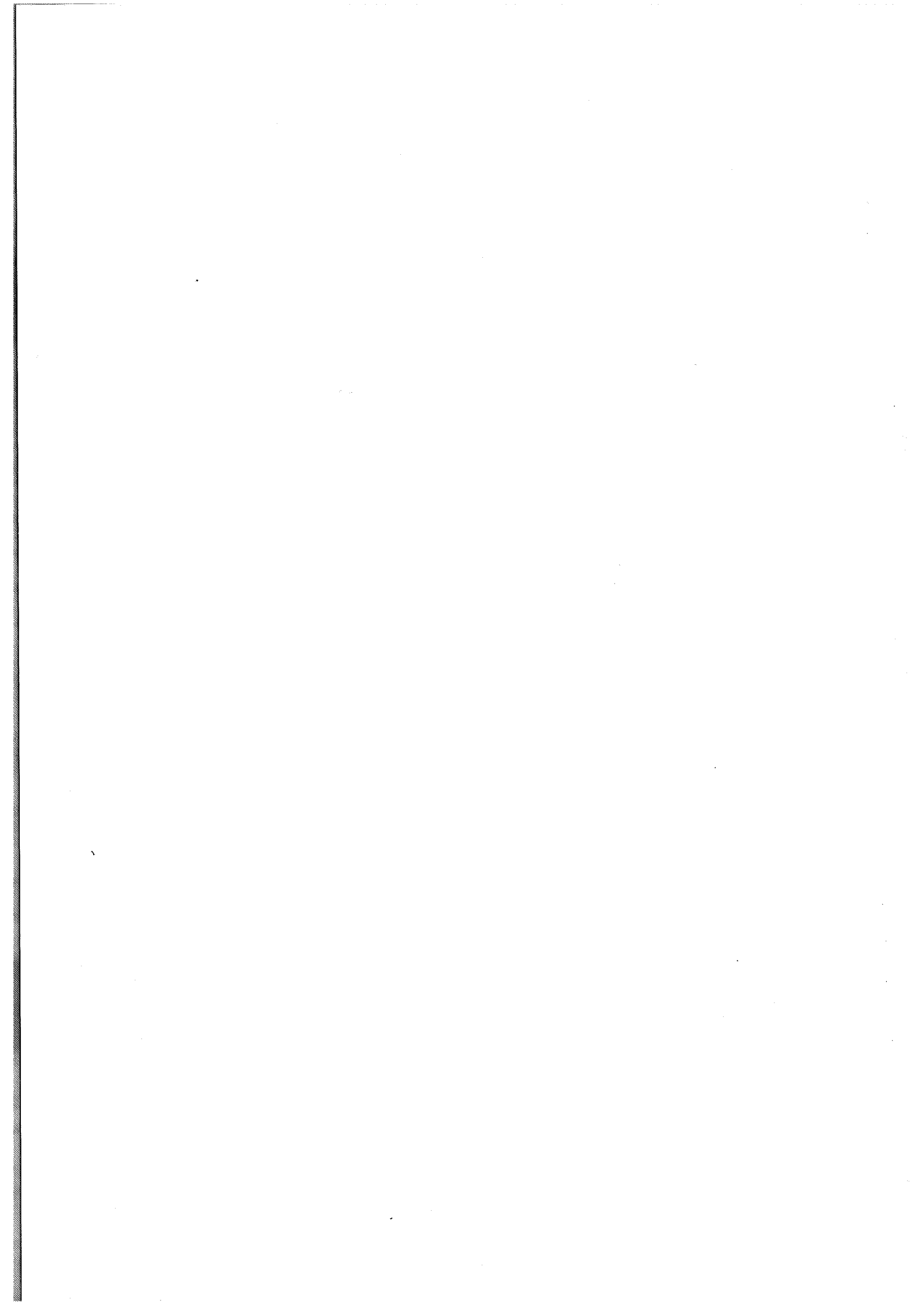




Seeschifffahrt

2008

VDR



Verband Deutscher Reeder

Seeschiffahrt 2003

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung
in Hamburg am 11. Dezember 2003

Inhaltsverzeichnis

Das Schifffahrtsjahr 2003	
Überblick: Aufschwung insbesondere in der Containerschifffahrt	3
Seeschifffahrt im globalen Umfeld	
Weltwirtschaftliche Entwicklung: Positive Signale	4
Welthandelsflotte: Mäßiger Tonnagezuwachs	5
Weltschiffbau: Koreas Werften bauen Vorsprung aus	7
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	9
Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik	
Welthandelsorganisation: Fortsetzung der Verhandlungen	17
OECD-Seeverkehrsausschuss: "Prestige" und Terrorismus	17
Internationale Schiffbaupolitik: WTO-Streitschlichtung und neue Beihilfen	18
Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen und Gespräche	19
Internationale Schifffahrtsentwicklungen	
Haftungsrecht: Erweiterte Haftung für Passagier- und Ölschäden	20
Internationales Übereinkommen für Seeleute: Vorarbeiten schreiten voran	21
ILO: Einfrieren der Mindestgehältern für Matrosen für ein Jahr	21
Berufsausweis für Seeleute: Neues ILO-Übereinkommen	22
"Maritime" Sicherheit: Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen	23
"Maritime" Sicherheit: Einbindung der Transportketten	24
Containersicherheit: Gefahrenpotential überschätzt	25
Abwracken von Schiffen: IMO-Richtlinienentwurf	25
Tankersicherheit: Entwicklungen in der Europäischen Union	26
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage verschlechtert	28
SARS: Mittelbare Auswirkungen auf die Schifffahrt	28
Schifffahrtsentwicklungen in Europa	
Europäische Wettbewerbspolitik: Revision von Kartellrecht und Beihilfeleitlinien	29
EU-Schifffahrtsabkommen: Ratifizierung des Abkommens mit China	30
Europäische Schiffssicherheitsagentur: Beginn der Aktivitäten	31
Häfen und maritime Infrastruktur: Liberalisierung offen	32
Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Entwicklungen machen Hoffnung	33
Europäische Schwefel-Richtlinie: Änderungsvorschlag	34
Löschmittel Halon: Verbot für europäische Schiffe	35
Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland	
Schifffahrtsförderungspolitik: Dritte Nationale Maritime Konferenz	36
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Neubaufträge sichern Flottenwachstum	36
HTV-See und MTV-See: Anpassungen	39
Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Zentrale Heuerstelle Hamburg	40
Schiffsbesetzung und Ausbildung: Neue Ansätze	42
Seelotswesen: Nur minimale Reformschritte	44
Havariekommando: Zentrale Unfallbekämpfung	45
Deutsche Häfen: Neue Schleppbedingungen	45
Kaufmännische Ausbildung: Vielfältige Aktivitäten	46
Abkürzungsverzeichnis	47

Das Schifffahrtsjahr 2003

Überblick: Aufschwung insbesondere in der Containerschifffahrt

Die Erholung der Weltwirtschaft und die überproportionale Zunahme des Welthandels haben die Schifffahrtsmärkte in 2003 günstig beeinflusst. Vor allem das Wirtschaftswachstum in den USA und in Asien, insbesondere in China, haben der Schifffahrt neue Impulse gegeben, die über die Erwartungen des letzten Jahres weit hinausgehen. Davon hat in erster Linie die Containerschifffahrt profitiert, deren Wachstum seit langem über dem des Welthandels liegt.

Auch für die nächsten Jahre stehen die Zeichen gut, da sich die Aussichten für eine Erholung der in den letzten Jahren stagnierenden Wirtschaft des Euro-Raums mehren.

Die Ratenentwicklung in der Linienschifffahrt verlief unterschiedlich. In den Verkehren mit Asien steigen die Raten. Diese Verkehre sind jedoch nach wie vor durch eine mehr oder weniger starke Unpaarigkeit belastet. In anderen Fahrtgebieten verlief die Ratenentwicklung eher verhalten. Es werden jedoch allgemein Wachstumspotenziale gesehen. Weniger positiv verliefen die Verkehre mit Afrika, ausgenommen Südafrika.

Nach dem Tiefstand des Jahres 2002 sind die Zeitcharterraten in der Containerschifffahrt kräftig und viel schneller als erwartet gestiegen. Zwischen den einzelnen Segmenten bestehen jedoch Unterschiede.

Diese Entwicklung der Schifffahrtsmärkte hat zu Bestellungen neuer Schiffe in einem bisher nicht gekannten Umfang geführt. Bis zum Jahre 2007 wird insbesondere eine große Zahl von Containerschiffen, darunter viele mit einer Kapazität von 8.000 TEU in Fahrt kommen. Die Schiffe sind zunehmend längerfristig an Linienreedereien verchartert.

Die deutsche Schifffahrtspolitik hat sich im Jahre 2003 neu ausgerichtet. Die Bundesregierung hat auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck klare Signale für die Tonnagesteuer und die Bedingungen des Betriebs von Schiffen unter deutscher Flagge gesetzt. Die Maßnahmen sind umgehend in der Gesetzgebung und Verwaltung umgesetzt worden und können somit ab 2004 wirksam werden. Die Bundesregierung erwartet davon die Rückkehr einer beträchtlichen Zahl von Schiffen unter die deutsche Flagge.

Seeschifffahrt im globalen Umfeld

Weltwirtschaftliche Entwicklung: Positive Signale

Die weltwirtschaftliche Produktion nimmt seit Frühjahr 2003 beschleunigt zu. Die während der ersten Monate des Jahres dämpfenden Faktoren sind entfallen, die Wirtschaftspolitik stimuliert weiter, und die Perspektiven werden günstiger beurteilt. Vorreiter der Erholung sind wieder die USA. In Japan verläuft die Entwicklung überraschend günstig, und in Südostasien wurde die Schwächephase überwunden. Während die Produktion in den EU-Beitrittsländern anhaltend kräftig stieg, verharrte der Euroraum in der Stagnation.

Die Wirtschaftsforschungsinstitute beurteilen in ihrem Herbstgutachten die Chancen für einen selbst tragenden Aufschwung als gut: Die Restrukturierung der Unternehmen ist weit vorangekommen, die Finanzierungsmöglichkeiten werden besser, und die Gewinne steigen weiterhin deutlich; allerdings wird das hohe und weiter zunehmende Leistungsbilanzdefizit der USA als ein Risiko für die weltwirtschaftliche Erholung bewertet. Die westlichen Industrieländer erhalten kräftige konjunkturelle Impulse von den asiatischen Schwellenländern. Während sich die wirtschaftliche Expansion in den USA und in Japan im Verlauf des Jahres etwas verlangsamt, nehmen Nachfrage und Produktion im Euroraum und in den der Europäischen Union am 1. Mai 2004 beitretenden Ländern rascher zu.

Für das Jahr 2003 wird insgesamt ein Weltwirtschaftswachstum von 2,9 vom Hundert erwartet. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds resultiert daraus für den Weltmarkt ein Wachstum von ca. 4,1 vom Hundert im Jahr 2003. Im Jahr 2004 soll die Steigerung des Welthandels sogar mehr als 6 vom Hundert betragen.

Die deutsche Wirtschaft befindet sich seit drei Jahren in einer Stagnation. Im ersten Halbjahr 2003 ging die gesamtwirtschaftliche Produktion sogar leicht zurück, und die Beschäftigung nahm weiter ab. Maßgeblich hierfür waren die

ungünstigen außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. So dämpften die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Konflikt im Irak und die anhaltende Aufwertung des Euro die Nachfrage aus dem Ausland und führten zu einem Einbruch bei der Ausfuhr. Aber auch die Binnenkonjunktur war schwach. Bei fortgesetztem Rückgang der Beschäftigung nahmen die verfügbaren Einkommen nur wenig zu, mit Ausnahme des ersten Quartals stagnierte der private Konsum. Die Geschäftserwartungen der Unternehmen blieben gedämpft und die Anlageinvestitionen gingen weiter zurück.

Seit der Jahresmitte gibt es jedoch Anzeichen einer Besserung. So nimmt die von den Instituten bereits im Frühjahr prognostizierte weltwirtschaftliche Erholung allmählich Gestalt an. Im Euroraum ist die Geldpolitik nach wie vor expansiv ausgerichtet und trägt zu einer Erholung bei. In Deutschland sind zudem die Finanzierungsbedingungen der Unternehmen günstiger geworden und schließlich ist die Unsicherheit, die die Wirtschaft aufgrund des Irak-Konflikts in der ersten Jahreshälfte lähmte, gewichen. Die moderaten Lohnabschlüsse tragen zu einer leichten Verbesserung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei. Inzwischen weisen die Vertrauensindikatoren der Unternehmen nach oben.

Allerdings wird die konjunkturelle Erholung in Deutschland nach wie vor durch eine Reihe von Faktoren beeinträchtigt. So ist die Kapazitätsauslastung weiterhin niedrig und die Aufwertung des Euro belastet den Export und erleichtert den Import. Hinzu kommt, dass die Finanzpolitik im Jahr 2004 restriktiv ausgerichtet bleibt; den unterstellten steuerlichen Entlastungen stehen beschlossene bzw. geplante Einsparungen sowie der forcierte Abbau von Steuervergünstigungen gegenüber.

Vor diesem Hintergrund prognostizieren die Institute, dass die gesamtwirtschaftliche Pro-

duktion im Durchschnitt dieses Jahres stagniert und auch im kommenden Jahr nur mode-

rat zunehmen wird. Von einem Aufschwung sprechen die Institute aber noch nicht.

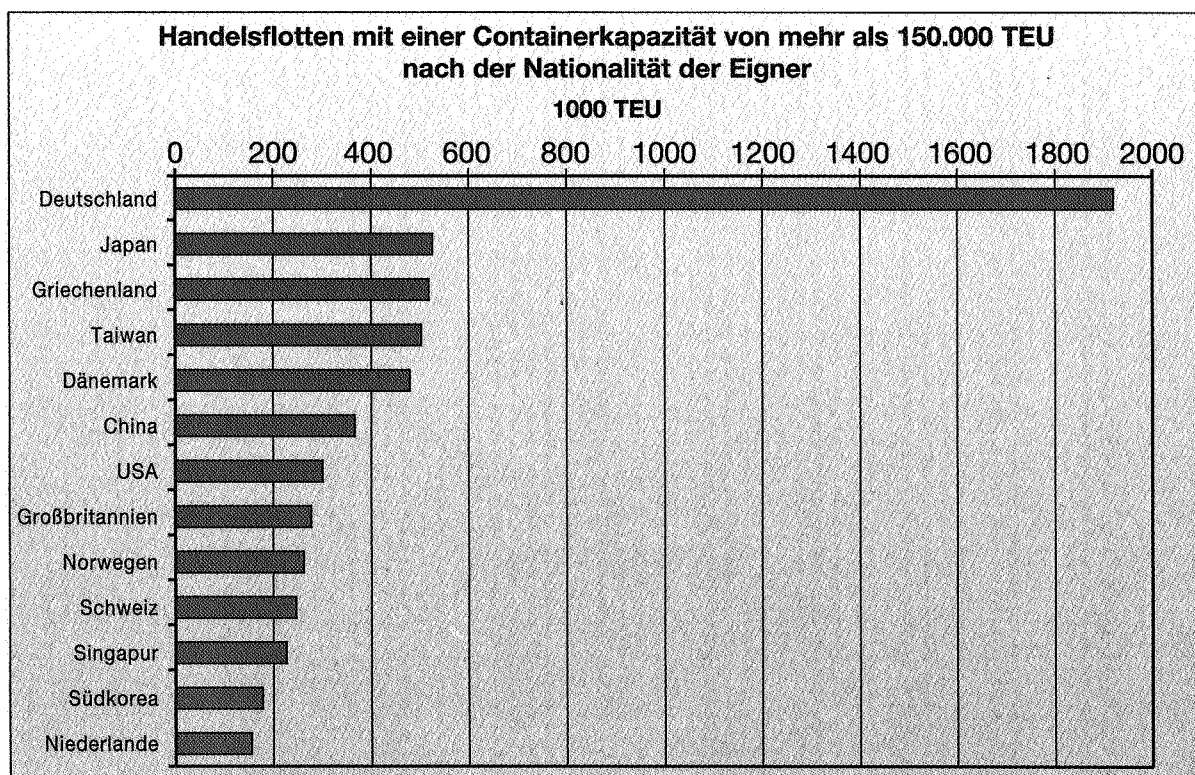
Welthandelsflotte: Mäßiger Tonnagezuwachs

Zwischen Mitte 2002 und Mitte 2003 kamen weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 48,6 Mio. tons deadweight (tdw) in Fahrt (Vorjahreszeitraum: 42,7 Mio. tdw). Im selben Zeitraum wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 36,3 Mio. tdw verschrottet, so dass sich nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, ein Zuwachs der Welthandelstonnage um 2,5 vom Hundert auf 836,2 Mio. tdw ergibt.

Die Öltankertonnage wurde gegenüber Mitte 2002 um 8,1 Mio. tdw vergrößert; sie hält mit unverändert 37,9 vom Hundert den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 4,8 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 1,1 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil 36,0 (Vorjahr:

36,4) vom Hundert. Eine Zunahme von 7,6 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe; sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 10,5 (Vorjahr 9,8) vom Hundert. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat von 11,8 vom Hundert auf 11,5 vom Hundert abgenommen. 34 vom Hundert der Öltankertonnage und 42 vom Hundert der Massengutfrachertonnage weisen ein Alter von mehr als 15 Jahren auf; bei den Containerschiffen dagegen entfallen nur 23 vom Hundert auf diese Altersgruppe.

Unverändert ist die Reihenfolge der führenden Flaggen. Panama bleibt mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 22,5 (Vorjahr: 23,0) vom Hundert an erster Position vor Liberia mit 9,3 (Vorjahr: 9,5) vom Hundert. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von 6,2



(Vorjahr: 6,0) vom Hundert vor den Flaggen Bahamas (5,6 vom Hundert) und Maltas (5,1 vom Hundert). Zypern mit 4,4 vom Hundert sowie Singapur (4,1 vom Hundert) und Norwegen (3,7 vom Hundert) nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge liegt nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik mit unverändert 0,9 vom Hundert der Welthandelsflotte auf der 24. Position (Vorjahr: 25.).

Unter den sechs führenden Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich somit fünf Staaten mit sogenannten "offenen" Schiffsregistern. Mehr als die Hälfte (53,9 vom Hundert) der gesamten Welthandelstonnage ist in offenen Registern eingetragen. Diese Schiffe nutzen die dort gebotenen flexiblen Schiffsbesetzungs- und Heuerregelungen und die entsprechenden Betriebskostenvorteile. Teilweise kommen weitere Standortvorteile hinzu. Auf wichtigen Märkten bestimmen diese Schiffe das Kosten- und Preisniveau.

Eine andere Reihenfolge ergibt sich, wenn die Schiffe der Nationalität der Eigner zugeordnet werden. Danach besitzen griechische Reede-

reien einen Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 18,4 vom Hundert vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 12,8 vom Hundert. Reedereien in Norwegen mit 7,0 vom Hundert, in China mit 5,3 vom Hundert und in den USA mit 5,1 vom Hundert halten die Plätze drei bis fünf. Deutsche Reedereien nehmen in dieser Statistik mit 5,0 vom Hundert der Weltraggfähigkeitstonnage den sechsten Rang unter den führenden Handelsflotten ein. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 35,5 vom Hundert, vom Europäischen Wirtschaftsraum aus 41,3 vom Hundert der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert. Im Rahmen des europäischen Wirtschaftsraums nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland und Norwegen den dritten Rang ein. Wird auf Schiffstypen abgestellt, verändert sich die Rangfolge erneut: Bei Containerschiffen belegen deutsche Reedereien mit 29 vom Hundert der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz mit großem Vorsprung vor taiwanesischen, japanischen und dänischen Reedereien. Nach der Flaggenführung dagegen liegt Deutschland bei diesen Schiffen hinter den offenen Registern von Panama und Liberia an der dritten Position.

Weltschiffbau: Koreas Werften bauen Vorsprung aus

Der Weltauftragsbestand im Schiffbau hat sich nach Angaben von Lloyd's Register zwischen Mitte 2002 und Mitte 2003 gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ) um 20,2 Mio. auf 87,9 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um 32,0 Mio. tdw auf 126,6 Mio. tdw erhöht. Die Neubaufträge, an denen Öltanker mit 13,1 Mio. BRZ und 24,5 Mio. tdw, Massengutschiffe für Trockenladungen mit 13,0 Mio. BRZ und 24,9 Mio. tdw und Containerschiffe mit 11,0 Mio. BRZ und 12,7 Mio. tdw beteiligt waren, übertrafen somit deutlich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe.

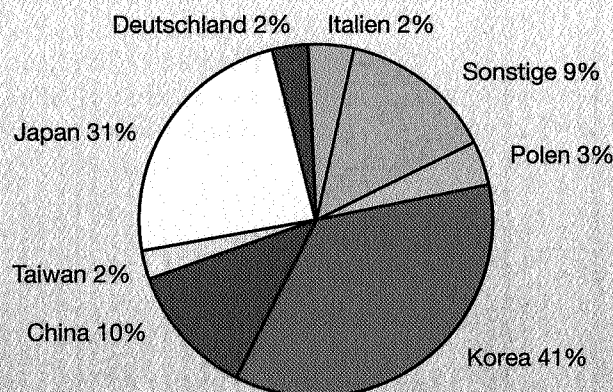
Die Öltankertonnage machte zur Jahresmitte 2003 28 vom Hundert, die Massengutschiffstonnage 20 vom Hundert und die Containerschiffstonnage 18 vom Hundert des gesamten Auftragsolumens aus. Mitte des Jahres 2003 befanden sich 371 Containerschiffe (Vorjahr: 318) mit einer Kapazität von insgesamt 1.442.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 1.050.000 TEU), darunter 152 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2.000 und

5.000 TEU und 121 Schiffe mit über 5.000 TEU.

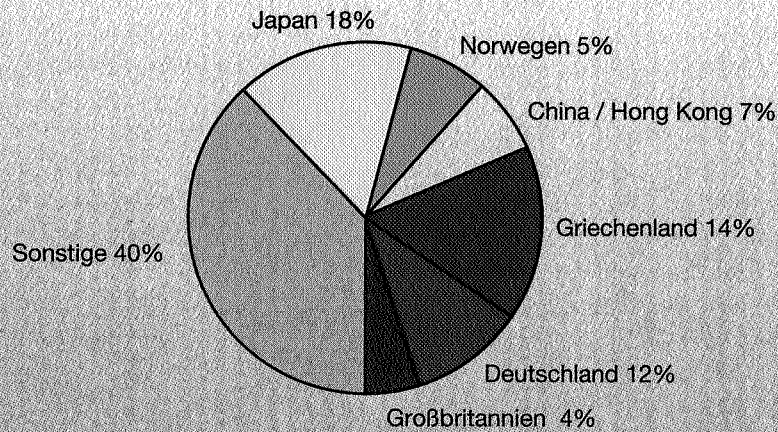
Von den 51,8 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtsjahres profitierten insbesondere asiatische Werften. Allein 44,2 vom Hundert der Neubautonnage wurden in Südkorea, weitere 34,6 vom Hundert in Japan und 8,8 vom Hundert in China geordert. Westeuropäische Werften buchten lediglich 3,6 (darunter Deutschland 1,3) vom Hundert der weltweiten Neubaufträge.

Bei Neubauablieferungen und beim Auftragsbestand nehmen Südkorea und Japan wie in den Vorjahren mit großem Abstand die Spitzenstellung unter den Weltschiffbauländern ein. Südkoreas Werften haben ihren Auftragsbestand im Laufe der letzten zehn Jahre vervierfachen und Japan in der führenden Position ablösen können. Mit 37,0 Mio. BRZ hält Südkorea 42,1 vom Hundert (Vorjahr: 40,2 vom Hundert) des Weltauftragsbestands vor Japan mit 27,3 Mio. BRZ entsprechend 31,1 vom Hundert (Vorjahr: 26,7 vom Hundert).

Auftragsbestand der führenden Schiffbauländer (BRZ-Anteil in v. H.)



Auftragsbestand nach Bestellerländern (BRZ-Anteil in v. H.)



Unverändert an dritter Position bleibt China mit 10,2 vom Hundert (Vorjahr: 10,4 vom Hundert). Deutschland folgt nach Polen, Taiwan und Italien an siebter Stelle mit 1,3 Mio. BRZ entsprechend 1,5 vom Hundert (Vorjahr: 1,5 Mio. BRZ, 2,2 vom Hundert). Mehr als vier Fünftel des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 5,6 Mio. BRZ einen Anteil von 6,3 vom Hundert (Vorjahr: 10,8 vom Hundert) am Weltauftragsbestand.

Die Schiffbaustatistik von Lloyd's zeigt den Auftragsbestand auch nach Nationalität der Auftraggeber. Den japanischen Reedereien

kommt hierbei zur Jahresmitte 2003 mit 15,7 Mio. BRZ, das sind 17,9 vom Hundert des Weltauftragsbestandes, die führende Rolle zu, gefolgt von griechischen Auftraggebern mit 12,7 Mio. BRZ. Die dritte Position nehmen deutsche Schiffahrtsgesellschaften mit einem gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt deutlich gestiegenen Auftragsvolumen von 10,7 Mio. BRZ entsprechend 12,2 vom Hundert ein. Bei Containerschiffen stehen deutsche Besteller mit Abstand an erster Stelle. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Norwegen - 4,0 Mio. BRZ -, China - 3,2 Mio. BRZ - sowie Großbritannien und Hongkong mit jeweils 3,1 Mio. BRZ.

Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten

Das Jahr 2003 war zunächst von den Auswirkungen des Irak-Krieges geprägt. Hierdurch hat sich die negative Entwicklung des Vorjahres weiter verschärft. Besonders das Wirtschaftswachstum der großen Industrienationen wie Deutschland, Frankreich, Japan und der USA hielt sich auf einem niedrigen Niveau. Dies hatte Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation sowie auf die Aktienmärkte. Von den negativen Entwicklungen konnten sich China sowie andere asiatische Staaten abkoppeln, die trotz der angespannten Weltwirtschaftssituation hohe Wachstumsraten verzeichnen konnten. Der Verfall des US-Dollars hatte insbesondere negative Auswirkungen auf die Länder in der Euro-Zone.

Seit dem Beginn des zweiten Halbjahres sind vermehrt Anzeichen eines erneuten Wirtschaftsaufschwungs erkennbar. Zu den Risiken wird hierbei das derzeit geringe Verbrauchervertrauen gezählt. Die Entwicklung der Weltwirtschaft hängt in hohem Maße von der Entwicklung Amerikas ab. Insoweit werden positive Impulse besonders von der geplanten Steuerentlastung in den USA erwartet. Die wirtschaftlichen Probleme Europas sind demgegenüber im wesentlichen struktureller Natur. Abzuwarten bleibt, inwieweit die längst benötigten Reformen umgesetzt werden. Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds wird sich das Weltwirtschaftswachstum im Jahr 2003 mit ca. 3 vom Hundert in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Für den Welthandel wird ein Wachstum von über 4 vom Hundert und für 2004 sogar mehr als 6 vom Hundert erwartet. Wenn man, wie in der Vergangenheit, von der Faustregel ausgeht, dass ein Anstieg des Welthandels um einen Prozentpunkt einen Zuwachs beim Containertransport um das Doppelte bewirkt, dann ergäben sich beim Containertransportvolumen bis Ende 2004 rein rechnerisch ein Plus von mehr als 10 vom Hundert.

Denn durch den in den letzten Jahren rasant gestiegenen Globalisierungsgrad der Wirtschaft, insbesondere durch die Verlagerung immer weiterer Produktionsstandorte nach China und andere sogenannte "Billiglohn-

länder", hat sich das Volumen der Containertransporte weitaus stärker entwickelt als der Welthandel. Es scheint, als ob sich die Wachstumsdynamik des weltweiten Containerverkehrs von dem Wirtschaftswachstum und dem Welthandel zumindest zum Teil abgekoppelt hat. So prognostiziert das Forschungsinstitut Global Insight, dass sich das weltweite Containervolumen, trotz der angespannten Lage, im Berichtsjahr 2003 um ca. 7 vom Hundert erhöhen wird (2002: 6 vom Hundert).

Bedingt durch die stärker als erwartet angestiegene Nachfrage hat sich das Ratenniveau in der Containerschifffahrt weiter erhöht. Problematisch haben sich dabei die Unpaarigkeiten (Imbalances) bei den einzelnen Diensten erwiesen. So hat sich insbesondere die Imbalance-Situation im Trans-Pazifik- und Fernostverkehr weiter verschärft.

Fahrtgebiet Europa - Nordamerika

Das Jahr 2003 war von einer leichten Steigerung der Transportmenge gekennzeichnet (East- und Westbound). Die Unpaarigkeit blieb auf einem nahezu unverändert hohen Niveau. Das Ratenniveau der westgehenden Ladungen, d.h. nach Amerika, hat sich merklich erhöht. Auch für 2004 gehen Fachleute von einem leichten Mengenwachstum aus. Die zukünftige Entwicklung der Raten hängt von verschiedenen Faktoren ab, die derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden können. In beiden Richtungen konnte ein signifikantes Mengenwachstum erzielt werden.

Fahrtgebiet Europa - Fernost

Der Verkehr zwischen Europa und Asien wies im Jahr 2003 einen deutlichen Mengenanstieg gegenüber dem Vorjahr auf. Hierbei gab es jedoch Unterschiede zwischen den East- und Westbound-Verkehren. Während sich die Transportmenge von Asien nach Europa erheblich erhöht hat, war das Transportvolumen in der entgegengesetzten Richtung in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die Imbalance-Situation verschärfte sich dadurch weiter. Das Ratenniveau hat sich merklich erhöht. Im direkten Vergleich fiel der Ratenanstieg beim

kapazitätsbestimmenden Verkehr, d.h. von Asien nach Europa, wesentlich höher aus. Für 2004 erwarten Fachleute einen weiteren - allerdings abgeschwächten - Mengenanstieg. Die Imbalance-Situation wird sich voraussichtlich nicht entschärfen. Dennoch wird eine weitere Erhöhung des Rateniveaus erwartet, weil deutliche Zuwächse beim Transportvolumen verzeichnet werden. Hierbei steigen die Mengen in beiden Richtungen auf einem ähnlich hohen Niveau, was bedeutet, dass die Unpaarigkeit voraussichtlich konstant bleibt.

Fahrtgebiet Transpazifik

Das Transportvolumen zwischen Amerika und Asien hat sich deutlich erhöht. Überproportional stark sind hierbei die kapazitätsbestimmenden Transporte von Asien nach Amerika angestiegen. Hierdurch hat sich die Imbalance-Situation weiter verschärft. Die Raten haben sich sowohl für den East- als auch für den Westbound-Verkehr erhöht. Hierbei fiel der Anstieg für die nach Amerika gehenden Transporte jedoch merklich höher aus. Nach dem deutlichen Anstieg der Transportmengen in 2003 erwarten Fachleute auch für 2004 eine positive Mengenentwicklung, insbesondere für Transporte von Asien nach Amerika. Derzeit erwarten sie aber keinen deutlichen Ratenanstieg. Insgesamt haben sich die Transportmengen im East- und Westbound-Verkehr deutlich erhöht. Der kapazitätsbestimmende Verkehr von Asien nach Amerika verzeichnete dabei einen geringfügig höheren Mengenzuwachs.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Ostküste

Für Brasilien wird 2003 nur eine geringe Steigerung des Bruttoinlandsprodukts erwartet, im wesentlichen bedingt durch hohe Realzinsen und die entsprechend schwache Inlandsnachfrage. In Argentinien ist die Wachstumsrate höher, allerdings basierend auf einem sehr niedrigen Ausgangsniveau. Bei im Laufe des Jahres anziehenden Kursen für den Real ist weiterhin ein Anstieg der Exporte zu verzeichnen. Demgegenüber hat sich bei den Importen im Vergleich zum Vorjahr keine Erholung eingestellt, erschwert durch das wechselkursbedingt hohe Preisniveau der europäischen Waren. Infolgedessen erwartet man in Brasilien für 2003 einen Handelsbilanzüberschuss von ca. 22 Mrd. US-\$.

Fahrtgebiet Europa - Karibik

Für 2003 ist mit einem leichten Rückgang des Marktvolumens gegenüber 2002 zu rechnen, wesentlich beeinflusst durch die fehlende Venezuelaladung besonders im ersten Halbjahr 2003. Neben der fehlenden Nachfrage in Venezuela war die wirtschaftliche und politische Situation auch insgesamt an der Nordküste Südamerikas äußerst schwierig. In Kolumbien ist ein Ende der sozialen und politischen Probleme nicht in Sicht. Die weltweite Überproduktion von Rohkaffee und der damit verbundene Verfall des Rohkaffeepreises beeinflusst insbesondere die mittelamerikanischen Staaten. Die verbesserten Rösttechniken und die guten Ernten in anderen Anbaugebieten (z.B. Brasilien) wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit der kleineren Betriebe der mittelamerikanischen Länder negativ aus. Bei der vorherrschenden Weltwirtschaftslage verspricht auch die Tourismusbranche eher eine stagnierende Einnahmequelle für die Länder zu sein. Insgesamt gehen Fachleute für 2004 von einem moderaten Marktwachstum für den karibischen Raum aus.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika/Westküste

Für die Südamerika/Westküste ist die generelle Lage weitestgehend unverändert im Vergleich zu 2002. Die Stabilisierung der chilenischen Wirtschaft setzt sich fort. Peru zeigt positive Tendenzen, während Ecuador sich immer noch in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befindet, und Kolumbien als sozialer Brennpunkt an der südamerikanischen Westküste weiterhin eine Stagnation erwartet. Während bei den Exportvolumina aus Europa gegenüber 2002 eine Stagnation festzustellen ist, gehen Fachleute für den südamerikanischen Exportmarkt von einer Erhöhung aus. Der wesentliche Wachstumsmarkt lag im Agrarbereich. Hier wird auch das Wachstumspotential für 2004 gesehen.

Fahrtgebiet Mittelmeer

Trotz anhaltender wirtschaftlicher Probleme in der Region hat sich der Gesamtmarkt mengenmäßig positiv entwickelt. Durch Einbringung zusätzlicher Kapazität waren die Frachten aber dennoch schwach. Die größte Wirtschaftsdynamik liegt in der Türkei, die bereits im letz-

ten Jahr deutliche Wachstumsraten verzeichnete. Die Wirtschaftslage in Ägypten ist seit Freigabe der Devisenkurse im Januar nach wie vor unstabil. Durch die anhaltenden Spannungen in der Region ist die erhoffte Zunahme des Ladungsflusses nach Beendigung des Irakkrieges noch nicht spürbar geworden. Im Friedensprozess in Israel ist weiterhin kein Durchbruch in Sicht, deshalb fehlen der Wirtschaft entscheidende Wachstumsimpulse. Die Importvolumina vom nordeuropäischen Kontinent bewegen sich auf noch akzeptablem Niveau. Allerdings sind die Importe aus Großbritannien rückläufig. Gestützt durch die wachsende israelische Kunststoffindustrie bleiben die Exportmengen aus Israel stabil.

Fahrtgebiet Nordamerika - Australien/Neuseeland

Die Marktentwicklung im Verkehr zwischen Nordamerika und Australien/Neuseeland verlief uneinheitlich. Bedingt durch die Abwertung des US-Dollar gab es deutliche Verschiebungen in der süd- und nordgehenden Mengenentwicklung. US-Exporte nach Australien/Neuseeland erhöhten sich für das erste Halbjahr 2003 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Gegensatz dazu reduzierten sich die nordgehenden Gefrierfleischmengen und das Trockenladungsvolumen. Damit ist eine Umkehrung des mehrjährigen Markttrends eingetreten.

Die anhaltende Trockenheit in Australien hat dazu geführt, dass die Viehbestände im ersten Quartal stark reduziert wurden. Daraus resultierte ein Überangebot an Gefrierfleisch mit der Folge sinkender Absatzpreise in den USA.

Fahrtgebiet US-Ostküste - Südamerika/Ostküste

Wesentlich beeinflusst durch ein leichtes Anziehen der Märkte Brasiliens und Argentiniens zeichnet sich im Interamerika-Ostküstendienst ein leichtes Marktwachstum ab. Für den südgehenden Markt werden nur leichte Impulse erwartet, hauptsächlich getragen vom argentinischen Marktsegment. Beim nordgehenden Marktvolumen wird der brasilianische Markt positiver eingeschätzt.

Fahrtgebiet US - Südamerika/Westküste

Entgegen dem Interamerika-Ostküstendienst erwarten Fachleute in diesem Fahrtgebiet ein stagnierendes südgehendes Marktvolumen, während sie für den nordgehenden Markt mit einer leicht positiven Entwicklung rechnen.

Asien/US Westküste - Südamerika/Westküste

Im ersten Halbjahr 2003 zeigte sich der südgehende Interamerika-Markt rückläufig. Es wurde weniger verschifft als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Nordgehend trat dagegen eine gewisse Markterholung ein. Im Verkehr zwischen Asien und der südamerikanischen Westküste wird in beiden Richtungen mit leichten Marktzuwächsen gerechnet.

Fahrtgebiet Asien/Südafrika - Südamerika/Ostküste

Das Marktvolumen ist gegenwärtig in beiden Richtungen stabil. Die Erklärung für die robuste südgehende Marktsituation liegt in der leicht verbesserten ökonomischen Lage insbesondere Argentiniens, aber auch Brasiliens und Südafrikas. Die relative Stärke der Heimatwährungen gegenüber dem US-Dollar begünstigt die Importe, was besonders auf Südafrika zutrifft. Für 2004 wird von einem moderaten Anstieg des Marktvolumens ausgegangen, wobei in Asien das Wachstumspotential am größten eingeschätzt wird.

Fahrtgebiet Europa - Südliches Afrika

Die Wirtschaft Südafrikas zeigt sich in einer recht guten Verfassung. Es wird erwartet, dass das Bruttoinlandsprodukt 2003 um mehr als 3 vom Hundert steigen wird. Der Containerverkehr zwischen Europa und dem Südlichen Afrika kann im laufenden Jahr allerdings von der positiven Entwicklung in Südafrika kaum profitieren. Während die Importe aus asiatischen Ländern zunehmen, stagnieren die südafrikanischen Importe aus Europa. Erneut erweist sich die europäische Automobilindustrie als wichtigster Nachfrager nach Transportleistungen. Durch die weitere Containerisierung von Kühlladung ist im nordgehenden Verkehr hingegen ein Ladungsanstieg zu verzeichnen. Die Frachtraten bewegen sich nur marginal über dem Vorjahresniveau. Problematisch ist

weiterhin die zu geringe Produktivität der süd-afrikanischen Häfen. Immer wieder kommt es zum Teil zu erheblichen Verzögerungen bei der Abfertigung der Schiffe, da notwendige Investitionen in die Infrastruktur sich verzögern. Für 2003 erwarten Fachleute dennoch zufriedenstellende Ergebnisse.

Die Ergebniserwartungen für das kommende Jahr sind verhalten. Die im Jahre 2002 begonnene Charterratenerrhöhung wird sich 2004 erst richtig auswirken und zu deutlich höheren Schiffssystemkosten führen. Bei letztendlich nur leicht steigenden Verschiffungsmengen können nur deutliche Ratenerhöhungen einen signifikanten Ergebnisrückgang verhindern, zumal auch der schwache US-Dollar die Ertragslage negativ beeinflusst.

Fahrtgebiet Europa - Indischer Ozean/ Ostafrika

Die europäischen Exporte zu den Inseln des Indischen Ozeans haben sich 2003 positiv entwickelt. Dieses ist - nach der Beendigung der politischen Krise im Jahr 2002 - vor allem auf die wirtschaftliche Erholung von Madagaskar zurückzuführen. Auch nordgehend profitiert der Containerverkehr von der wirtschaftlichen Belebung auf Madagaskar. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die Zuckerexporte der Region nach Europa rückläufig sind. Das Frachtrattenniveau des Vorjahres kann allerdings nicht gehalten werden, weil der Wettbewerb durch den Eintritt weitere Anbieter, die die Destinationen via Umladung anbieten, deutlich zugenommen hat.

Die Transportmengen von und nach Ostafrika sind weiterhin rückläufig. Ursachen hierfür sind sinkende Kaffee-Exporte und der immer mehr an Bedeutung gewinnende Warenaustausch mit Ländern in der Region. Die schleppende Schiffsabfertigung in einzelnen Häfen - bedingt durch Produktivitätsrückgänge und Zunahme der Hafenanläufe durch weitere Wettbewerber - belastet die Ergebnisse deutlich. Insgesamt wird das Ergebnis im laufenden Jahr aber noch zufriedenstellend ausfallen. Die Aussichten für das kommende Jahr sind gedämpft. Wenngleich die Transportmengen von und nach Madagaskar noch zunehmen werden, werden insgesamt signifikante Men-

genzuwächse nicht erwartet. Durch die gestiegenen Aufwendungen für Schiffsraum sind die Marktteilnehmer auch in diesem Fahrtgebiet gezwungen, die Frachtraten deutlich anzuheben, um zumindest auskömmliche Ergebnisse erzielen zu können.

Fahrtgebiet Europa - Westafrika

Die politischen Verhältnisse in Westafrika haben sich wieder etwas stabilisiert, nachdem die Bürgerkriege in Liberia und Elfenbeinküste beendet werden konnten und in Nigeria die Wahlen friedlich verlaufen sind. Die politische und wirtschaftliche Lage in der Region ist dennoch insgesamt als labil zu bezeichnen.

Die Ergebnisse in der Containerfahrt zwischen Europa und Westafrika sind im laufenden Jahr sehr unbefriedigend. Insbesondere der Eintritt neuer Wettbewerber in den Verkehr hat zu Angebotsüberhängen geführt, die dringend notwendige Frachtratenerrhöhungen verhindert haben. Gleichzeitig sind die europäischen Exporte u.a. wechselkursbedingt zurückgegangen, so dass im Ergebnis ein Frachtratenrückgang zu beobachten ist. Diese negative Entwicklung konnte auch durch höhere Exportmengen einiger westafrikanischer Staaten wie z.B. Ghana oder Elfenbeinküste nicht aufgefangen werden.

Für das kommende Jahr sind bereits Ratenerhöhungen angekündigt, die dringend notwendig sind, um die gestiegenen Schiffssystemkosten zu kompensieren und die Ergebnissituation zu verbessern. Auskömmliche Ergebnisse werden aber nur zu erzielen sein, wenn die in dem Fahrtgebiet tätigen Reedereien bereit sind, Kapazitätsüberhänge abzubauen.

Container - Zeitchartermarkt

Nachdem die Zeitcharterraten für Containerschiffe von dem Tiefpunkt Anfang des Jahres 2002 z.B. für Schiffe mit Kränen mit der Kapazität von 1.600 TEU von der Tagesrate um 5.500 US-\$ im Laufe des Jahres 2002 auf etwa 10.000 US-\$ gestiegen waren, ist seit dem März des Jahres 2003 noch einmal ein kräftiger Anstieg zu verzeichnen, bis heute ist ein Niveau von etwa 17.000 US-\$ erreicht worden. Damit ist der Zeitchartermarkt etwa wieder auf dem hohen Stand der Jahre 1996/97

angelangt. In der Schiffsgröße bis etwa 3.000 TEU handelt es sich dabei in der Regel um Zeitcharterabschlüsse von etwa zwölf Monaten, längere Perioden sind selten und dann nur mit deutlichen Abschlägen zum Tagesmarkt geschlossen worden.

In der Schiffsgröße oberhalb von 3.000 TEU sind die Ratenanstiege für die relativ wenigen kurzfristigen Charterperioden noch stärker ausgefallen. Es überwiegen in dieser Schiffsgröße - zumindest bei den deutschen Reedereien - die Anzahl der langfristigen Zeitcharterperioden, deren Ratenniveau sich meist aus der mit dem Neubaupreis verbundenen Investitionskalkulation ergibt. Die Neubaubestellungen von größeren Containerschiffen - insbesondere die Postpanmaxgrößen - sind zahlreich. Aufgrund des relativ geringen Bestandes von fahrenden Schiffen der Postpanmaxgröße beträgt das bis 2006 auf den Markt kommende Tonnagewachstum in dieser Größe hohe zweistellige Prozentzahlen.

Containerschiffe bis ca. 400 TEU

In diesem Bereich hat es im Vergleich zum Vorjahr keine großen Schwankungen gegeben. Selbst Einheiten, die in der zweiten Jahreshälfte frei wurden, konnten relativ problemlos Anschluß halten. Lediglich die ältere, kleinere Tonnage hat es unverändert schwer, langfristiges Geschäft zu finden. Die Zahl der potenten Abnehmer nimmt ständig ab.

Containerschiffe von 400-1.000 TEU

Hier unterscheiden sich die Märkte. Während am Kontinent die Raten auf Vorjahrsniveau blieben und dank des strengen Winters die Nachfrage nach eisverstärkter Tonnage unverändert fest war, konnte die im Mittelmeer beschäftigte Tonnage die aus den Vorjahrsabschlüssen schwachen US-Dollar-Raten in der zweiten Jahreshälfte um bis zu 20 vom Hundert verbessern. Ähnlich lagen die Ratenzuwächse in Fernost und der Karibik bei ca. 10-15 vom Hundert.

Containerschiffe von 1.000 TEU

Die Containermärkte haben sich im Allgemeinen sehr positiv entwickelt, aber nicht im gleichen Maße wie der Bulkmarkt. Feedertonnage

um die 1.000 TEU Kapazität, verzeichneten einen stetigen, moderaten Aufwärtstrend. Im Januar diesen Jahres erzielten Schiffe dieser Größe ca. 6.500 US-\$ pro Tag, wobei zur Zeit 9.500 US-\$ pro Tag durchgesetzt werden können.

Containerschiffe von 1.600/1.700 TEU

Das Segment für Schiffe um 1.600-1.700 TEU hat sich schneller und im Verhältnis höher nach oben bewegt als die kleinere Tonnage. Der Hauptgrund hierfür ist die Knappheit der größeren Schiffe in der Klasse 2.500-3.000 TEU Größe. In diesem Segment gibt es wenig charterfreie Schiffe und der Nettotonnagezuwachs dieser Schiffsgröße liegt in diesem Jahr bei nur 5-8 vom Hundert, wobei im Vergleich dazu der Zuwachs der zu transportierenden Container bei etwa 9-10 vom Hundert für den gleichen Zeitraum liegt. Hinzu kommt, dass die kleineren Linienreedereien und Operatoren, die vornehmlich in der Nord-Süd-Fahrt tätig sind, den Anstieg der Charterpreise bei den mittleren Größen 1.600-1.700 TEU nicht bei ihren Kunden und Verladern durchsetzen können. Viele versuchen durch Eincharterung von größerer Tonnage ihre Stellplatzkosten zu verringern. Da aber nicht genügend Schiffe auf dem freien Markt zu haben sind, müssen sie auf die kleineren Schiffe zurückgreifen, was hier wiederum die Raten nach oben gezogen hat. Zur Zeit fahren 1.600-1.700-TEU Schiffe zirka 16.000-17.000 US-\$ pro Tag ein. Fachleute erwarten für diese Schiffsgröße zum Ende des Jahres eine Marktkorrektur nach unten, weil die Fahrtgebiete, in denen diese Schiffsgröße eingesetzt wird, in die sogenannte "slackseason" (schwache Saison) kommen, in der diese hohen Tonnageraten nicht zu erwirtschaften sind. Im Frühjahr wird eine Stabilisierung der Raten erwartet.

Containerschiffe von 2.500-3.500 TEU

Die Märkte und Raten für die großen Containerschiffe haben sich stark entwickelt, sie konnten bis zu 70-80 vom Hundert Steigerung seit Beginn des Jahres verzeichnen. Viele neue Dienste, besonders im Atlantik-Pazifik- oder auch Ost-West-Verkehr (Transatlantik oder Transpazifik) haben sich seit Anfang des Jahres etabliert und bedienen sich hauptsächlich dieser Schiffsgröße. Die großen Linienreedere-

reien verlängerten die Chartern auf den Zeitcharterschiffen dieser Größen schon sehr weit im voraus, um den Tonnagebedarf zu decken. Für 2004 gibt es kaum noch charterfreie Positionen für Schiffe von 3.500 TEU und größer. In dieser Schiffsgröße erwarten Fachleute einen sehr stabilen guten Markt für die kommenden zwei Jahre.

Containerschiffe von 4.000-8.000 TEU

Die Flut der Neubaufträge, und hier engagieren sich insbesondere deutsche Reeder und Emissionshäuser, hält unverändert an. Die Neubaupreise ziehen deutlich an. Asiatische und polnische Werftkapazitäten für Containerschiffe sind in der Regel bis in das Jahr 2006 ausgebucht. Da auf deutschen Werften noch frühere Ablieferungstermine frei sind, werden auch wieder auf deutschen Werften Containerschiffe in der Größe bis 3.000 TEU bestellt. Der Flottenzuwachs für die sehr großen, sogenannten 'post panamax' Schiffe über 6.000 TEU liegt im Berichtsjahr bei 25 vom Hundert und wird in 2004 ähnlich stark wachsen. Es bleibt abzuwarten, wie die Märkte die Welle der großen Neubauten absorbieren und vor allen Dingen, wie und wo die kleineren Schiffe ökonomisch eingesetzt werden können.

Trockene Massengutfahrt

Das Jahr 2003 hat für die trockene Massengutfahrt einen kräftigen Aufschwung gebracht. Bedingt durch die erheblich gestiegene Stahlnachfrage der Volksrepublik China hat sich der Markt stetig verbessert, und zwar in allen Bulksegmenten. Die Stahlnachfrage hat zu wesentlich gesteigerten Eisenerzimporten der Volksrepublik China geführt, hinzu kommen Eisenerz- und Kohleimporte anderer asiatischer Stahlproduzenten. Diese Entwicklung wurde unterstützt durch zusätzliche Kohleimporte Japans auf Grund ausgefallener Kernkraftwerke, sowie einer gut verlaufenen Getreidesaison. Unterstützt wurde diese stürmische Ratenentwicklung dadurch, dass im Vergleich zu den Vorjahren nur wenige Neubauten in Auftrag gegeben worden sind. Inwieweit das derzeitige Rateniveau gehalten wird, hängt fast ausschließlich von der weiteren Entwicklung in China ab, denn die Ratenentwicklung geht im wesentlichen auf eine strukturelle Verschiebung der Bulkmärkte mit einer Kon-

zentration auf China zurück. Die Frachtmärkte werden einige Zeit brauchen, um sich auf die dadurch erwachsenen neuen logistischen Erfordernisse einzustellen.

Bulkcarrier von 6.000 tdw

Bei diesen kleineren Bulkcarriern ist das Rateniveau - auch für ältere abgeschriebene Schiffe - nun schon seit Jahren nur knapp auskömmlich und erfordert ein striktes - gerade auch bei den Personalkosten notwendiges - Kostenmanagement. Hoffnungen werden in diesem Marktsektor nach wie vor auf die politischen Initiativen zur Verlagerung der Verkehre "from road to sea" gesetzt.

Handysize Bulker

Die Märkte für Handysize-Massengutschiffe haben sich, wenn auch mit einiger Verzögerung, nach den starken Zuwächsen bei den größeren Bulkern ebenfalls sehr gut entwickelt. Ein Standardtyp von ca. 42.000 Tonnen Tragfähigkeit verdiente im Januar noch ca. 9.500 US-\$ pro Tag, wobei er mittlerweile im Spot-Markt über 19.000 US-\$ pro Tag einfahren kann. Die Einfahrergebnisse haben sich seit Anfang des Jahres verdoppelt. Die positive Erwartungshaltung gilt auch für den Rest des Jahres und auch für das nächste Jahr. Dies bestätigen die Langfristzeitcharterabschlüsse, wo ein solcher Standardtyp zur Zeit mit ca. 17.500 US-\$ pro Tag für einjährige Perioden geschlossen werden.

Panamax Bulker

Auch in diesem Marktsegment der größeren Massengutschiffe eilen die Märkte von einem historischen Höchstwert zum anderen. Schon Anfang des Jahres erzielte ein guter, moderner Panamax-Bulker ca. 12.000 US-\$ pro Tag. Der Trend ging im weiteren Verlauf des Jahres steil aufwärts und derzeit können moderne Schiffe 25-27.000 US-\$ pro Tag für eine Einjahresperiode einfahren. Für Rundreisen müssen die Befrachter - speziell im Pazifischen Raum - bis zu 40.000 US-\$ pro Tag aufrufen, um überhaupt Tonnage zu bekommen. Als Hauptgrund dieser Entwicklung wird die auf breiter Front steigende Nachfrage aus China nach Rohstoffen wie Erz und Kohle angesehen. Die Vorhersagen sind sehr positiv für den

Rest des Jahres, erst für die zweite Hälfte 2004, in der wieder eine relativ große Anzahl von Neubauten im Markt erwartet wird, könnte es eine größere Marktkorrektur nach unten geben.

Kühltonnage

Die Saison 2003 war nach vielen schlechten Jahren die beste seit 1997. Der gegenüber dem Dollar starke Euro führte zu vermehrten Exporten ex Südamerika nach Europa mit einer entsprechenden Erhöhung der Kubikfußmeilen. Hinzu kam die Schwäche des argentinischen Peso gegenüber dem Dollar, gute Ernten in Chile und Argentinien sowie die zugefrorene Ostsee, die zu Reiseverlängerungen führte. Auch nach dem Ende der Saison kam es insbesondere durch eine verlängerte Zitrusaison und stabile Bananenschiffungen zu einer sehr festen Off-Season. Es scheint sich nun auch die schleichende Verschrottung bei praktisch nichtexistenter Neubauaktivität bemerkbar zu machen. Offenbar ist das Angebot an Tonnage weit genug gefallen, um bei Vorliegen von Sonderfaktoren eine deutliche Festigung des Marktes hervorzurufen. Es gibt denn auch wieder mehr Optimismus in diesem in den letzten Jahren arg gebeutelten Marktsegment. Dies zeigt sich vor allem in der An- und Verkaufsaktivität. Die Preise für gebrauchte Schiffe stiegen deutlich. Offenbar wollen sich einige Operator/Eigner angesichts der mangelnden Neubauaktivität mit Tonnage eindecken, um den erwarteten oder auch nur erhofften Aufschwung mitnehmen zu können.

Fachleute rechnen aber damit, dass die starke Zunahme von Kühlcontainern, die auf normalen Containerschiffen transportiert werden können, zu weiterhin wachsender Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen führen.

Tankschifffahrt

Die Orderbücher der Werften sind weiterhin mit Tankern aller Art gefüllt. Das Orderbuch der Welttankerflotte liegt bei 800 Einheiten, das sind 23 vom Hundert der Weltflotte. Bei der Handy-Produktenflotte (40-50.000 dwt) ist das Orderbuch noch größer (33 vom Hundert der Flotte). Es bleibt aber abzuwarten, ob die Ablieferungswelle der nächsten Jahre durch die mit wachsender Weltwirtschaft steigenden

seegehenden Welt-Produkten-Importe sowie durch die anlaufende Verschrottung kapazitätsmäßig kompensiert wird.

Europäische Chemikalien-Tankschifffahrt

In der europäischen Chemikalien-Tankschifffahrt hat sich die Nachfrage nach Transportleistungen weiter leicht erhöht. Bei nahezu konstantem Tonnageangebot konnten am Markt höhere Raten durchgesetzt werden, so dass eine angemessene Rendite auf das eingesetzte Kapital erreicht wird. Für das kommende Jahr werden aufgrund des begrenzten Tonnagezuwachses weiterhin stabile Marktverhältnisse erwartet. Marktteilnehmer hoffen, dass die aktuell immer noch relativ günstigen Neubaupreise nicht dazu verleiten, das erreichte und für eine angemessene Verzinsung des Kapitals auch notwendige Frachtratenniveau durch eine übermäßige Neubauaktivität zu gefährden.

Produktentanker

Der Markt für Produktentanker profitierte in den ersten Monaten des Jahres erheblich von den Auswirkungen des Irak-Krieges. Die Raten erreichten ein sehr hohes Niveau, fielen dann zum Sommer hin aber wieder ab. In den Sommermonaten zeigte sich der Markt für schmutzige Produkte, insbesondere Fuel Oil, sehr fest, unter anderem begünstigt durch den Ausfall der japanischen Kraftwerke.

Ro/Ro-Schifffahrt

Die rege Charter-Aktivität der USA und Großbritannien für Militärtransporte haben dem Markt für Ro/Ro-Schiffe kurzfristig starke Impulse gegeben. Die meisten Schiffe sind mittlerweile zurückgeliefert worden und der Markt hat sich auf dem alten Niveau eingependelt. Der Markt ist sehr ausgeglichen, so dass selbst sehr moderne Schiffe es nicht leicht haben, eine angesichts der hohen Investitionen kostendeckende Beschäftigung zu finden. Ro/Ro-Schiffe mit Passagierkapazitäten haben keine Beschäftigungsprobleme.

Ostsee-Fährschifffahrt

Das im Vergleich zu den 90er Jahren maßvolle Wachstum des Beförderungsvolumens an rollender Ladung im Ostseeraum reicht nicht aus, um die in den letzten Jahren an den Markt gebrachten zusätzlichen Kapazitäten auszulasten. Das Ratenniveau ist damit weiterhin unzureichend. Die anhaltend hohen Bunkerkosten können nur teilweise weitergegeben werden.

Das gute Wetter hat 2003 deutlich mehr Menschen als im Vorjahr davon überzeugt, nach Skandinavien zu reisen. In umgekehrter Richtung ist die Anzahl der Einkaufsfahrer deutlich angestiegen. Damit war die Passagiersaison insgesamt befriedigend.

Auch die neuesten Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der Deutschen Seeschifffahrt reichen nicht aus, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fähren im Verhältnis zu dänischen, schwedischen und finnischen Fähren herzustellen. Das hohe Förderniveau in diesen Ländern und die hohen Tarife in Deutschland machen es zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit weiterhin unbedingt erforderlich, den von der Europäischen Kommission im wesentlichen bestätigten Rahmen für Schifffahrtförderung auf deutscher Seite voll auszuschöpfen.

Europäische Küstenschifffahrt

Die Küstenschifffahrt im Bereich 2.000-7.000 tdw war im Jahr 2003 von festen, leicht steigenden Frachtraten geprägt. Die Brennstoffpreise blieben überwiegend konstant und beeinflussten die Ergebnisse folglich nur unwesentlich. In der Nord- und Ostseefahrt ist im Jahr 2003 eine leicht angezogene Marktsituation feststellbar gewesen. Die Holzproduktinfahrt ist um ca. 10 vom Hundert angestiegen und somit wurden auch in diesem Segment bessere Raten erzielt. Das gleiche ist auch für die Bulk- und Containerfahrt. Gleichwohl zeigen die Märkte sich weiterhin sensibel und stark beeinflusst von Konjunkturschwankungen innerhalb der Europäischen Union sowie einer sich ladungsseitig ständig ändernden Angebots- und Nachfragesituation, sich immer wieder verändernden Warenstromdestinationen sowie den typischen regelmäßigen saisonalen Schwankungen. Eine deutliche und nachhaltige

Verbesserung der Einfahrerergebnisse hat sich in diesem Transportsegment noch nicht durchgesetzt.

Assistenz- und Schleppschifffahrt

Als Folge der Entscheidung der Europäischen Kommission gegen die Praxis der niederländischen Schlepper-Subventionen und die Einstellung der niederländischen Subventionen per 1. Januar 2003 ist eine Marktberuhigung erfolgt, die Schlepplöhne in deutschen und niederländischen Häfen sind gestiegen, und zwar einerseits durch Erhöhung der publizierten Schlepplohntarife und andererseits durch Reduzierung bisher gewährter Rabatte. Durchschnittlich dürften sich die Preise im Jahr 2003 um 15-20 vom Hundert erhöht haben.

Gegen die Rückzahlung der in den letzten zwölf Jahren erhaltenen Subventionen führen die betroffenen niederländischen Schleppunternehmen Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. Die Erfolgsaussichten werden von Fachleuten als gering eingeschätzt, sie rechnen jedoch mit erheblichen zeitlichen Verzögerung bis zur endgültigen Rückzahlung der Beihilfen.

In der Seeschleppschifffahrt, insbesondere in den Offshore-Märkten, hat sich das Ratenniveau weiterhin gefestigt. Dies ermutigt die Betreiber besonders für dieses Marktsegment den Bau stärkerer Schlepper mit Pfahlzug zwischen 60 und 80 Tonnen in Angriff zu nehmen. Für das Jahr 2004 rechnen Marktteilnehmer mit steigenden Raten für die Seeschiffsassistenten. Die Schlepperreedereien verfolgen weiterhin das Ziel, die zum Teil seit 1995 unveränderten Schlepplohntarife den gestiegenen Kosten anzupassen.

Forschungsschifffahrt

Die Bereederung der Forschungsschiffe konnte zur Zufriedenheit der Auftraggeber durchgeführt werden. Der deutsche Markt wird insgesamt als stabil eingeschätzt; der nächste Neubau wird für 2004 erwartet, Außerdienststellungen sind für die nächste Zeit nicht geplant.

Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

Welthandelsorganisation: Fortsetzung der Verhandlungen

Die Mitgliedstaaten der Welthandelsorganisation (World Trade Organization - WTO) haben im Verhandlungsbereich "Handel in Dienstleistungen", der auch die Schifffahrt einschließt, im Verhältnis zu anderen Sektoren gute Fortschritte erzielt. Unter dem Ende 2001 in Doha vereinbarten Rahmen haben bisher rund 40 Staaten Verhandlungsangebote ausgetauscht. Das Scheitern der Ministerkonferenz in Cancun im September 2003 ist für den Dienstleistungsbereich dabei mittelbar von Bedeutung: Zum einen setzten die Handelsminister keine neuen Impulse, zum anderen ergeben sich aus der Uneinigkeit in den anderen Verhandlungsbereichen (z.B. "Landwirtschaft" und "Öffentliche Ausschreibungen") Verzögerungen im Zeitplan. Es ist nunmehr frühestens Ende 2005/Anfang 2006 mit einem Abschluss der Doha-Runde zu rechnen.

Die Europäische Union, die im Namen ihrer Mitglieder verhandelt, knüpft in ihren Angeboten im Bereich Schifffahrt weitgehend an die 1996 entwickelten Modellverpflichtungen

an. Sie umfassen Zugang zu und Erbringung von see- und landseitigen Seeverkehrsdienstleistungen, aber zum Beispiel nicht Bemannung oder Kabotage. Mit den Verpflichtungen sollen freier Zugang zu Ladung, Wahlfreiheit von Abladern unter Dienstleistungsanbietern und nicht-diskriminierende Nutzung von Haushaltsmitteln für Infrastruktur gewährleistet werden.

Der Verband Deutscher Reeder befürwortet ebenso wie die Bundesregierung die Bemühungen der WTO für ein Dienstleistungsabkommen, damit die fortgeschrittene Liberalisierung der internationalen Seeschifffahrt völkerrechtlich gefestigt und mit wirksamen Mitteln zur Streitschlichtung versehen wird. Bedenken bestehen bei der Einbeziehung der Bereiche "Zubringerdienste für internationale Ladung" und "Transport von Leercontainern und Ausrüstung" in die Verhandlungsangebote der Europäischen Union, weil damit die nationale Kabotage berührt würde.

OECD-Seeverkehrsausschuss: "Prestige" und Terrorismus

Auf den Sitzungen des Seeverkehrsausschusses der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-Operation and Development - OECD) im Januar und Juni 2003 haben OECD-Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Unglück des Tankers "Prestige" die Vorrangigkeit der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization - IMO) in Schiffssicherheitsangelegenheiten unterstrichen. Sie reagierten damit auf

radikale Vorstöße des OECD-Sekretariats, die u.a. Debatten um das geltende, vorsichtig austarierte Internationale Seerechtsübereinkommen entfachen würden. Mehrere Staaten mahnten eine sachliche Bewertung der Tankerkatastrophe an und forderten weltweite Herangehensweisen. Unter dem Schlagwort "Unzulänglichkeiten in der Schifffahrtspolitik" hat sich der Ausschuss Mitte November 2003 erneut mit dem Thema befasst.

Internationale Schiffbaupolitik: WTO-Streitschlichtung und neue Beihilfen

Im Streit zwischen der Europäischen Union und Südkorea um verdeckte staatliche Beihilfen Südkoreas an die heimische Schiffbauindustrie konnte im Jahr 2003 keine Einigung erzielt werden. Daher hat die WTO im August auf Antrag der Europäischen Kommission ein Schlichtungsgremium eingerichtet. Das Gremium muss bis spätestens Ende Februar 2004 einen ersten Bericht vorlegen. China, Japan, Mexiko, Norwegen, Taipei und die Vereinigten Staaten nehmen als Drittparteien an dem Schlichtungsverfahren teil.

Für die Dauer des Verfahrens erlaubt die Europäische Union die Fortsetzung der Werftenhilfen zum Bau von Containerschiffen, Produkten-, Chemikalien-, und - auf Drängen Frankreichs - von Flüssiggastankern. Korea hat seinerseits eine Beschwerde gegen die europäischen Wettbewerbsbeihilfen eingelegt.

Der Verband Deutscher Reeder setzt sich für die Gewährleistung des Wettbewerbs der Schiffbaustandorte ein. Er ist aber am Erhalt einer leistungs- und wettbewerbsfähigen Werftindustrie in Deutschland und Europa interessiert. Die relativen Vorteile von Werftstandorten zu nutzen, ist legitim. Diese Vortei-

le sollten jedoch nicht durch staatliche Hilfen beeinflusst werden. Deshalb ist das WTO-Verfahren sinnvoll. Ein Handelskrieg mit Südkorea sollte in jedem Fall vermieden werden.

Zugleich laufen bei der OECD Bemühungen um ein neues, weltweites Schiffbauabkommen weiter. In der von allen Seiten begrüßten "Besonderen Verhandlungsgruppe" konnten bisher keine großen Fortschritte erzielt werden. Strittig ist, ob ein Abkommen vor allem auf den Abbau von staatlichen Beihilfen abzielen soll, oder ob auch die Preisgestaltung einzubeziehen ist. Die Europäische Union und auch Japan unterstützen die Einbeziehung der Preisgestaltung. Der Verband Deutscher Reeder, wie auch die Reederverbände weltweit, hält sie hingegen für unpraktikabel und unter Umständen sogar für kontraproduktiv.

Im vergangenen Jahr haben Bund, Länder und Marktteilnehmer das im Rahmen der OECD beschlossene Zinsausgleichssystem zur Förderung des Schiffbaus auf der Basis einer "Commercial Interest Reference Rate" (CIRR) diskutiert. Die Abstimmung der deutschen Richtlinie zur Umsetzung ist abgeschlossen. Die Veröffentlichung steht jedoch noch aus.

Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen und Gespräche

Im Jahr 2003 fanden bilaterale Schifffahrtsgespräche mit Algerien, Russland und Zypern statt. Bei den auf Wunsch des Verbandes Deutscher Reeder geführten deutsch-algerischen Gesprächen im Juni in Algier vereinbarten die Verkehrsministerien der beiden Länder administrative Vereinfachungen in der Hafенabfertigung und erzielten Fortschritte bei der Ungleichbehandlung ausländischer Reeder durch die algerische Gesetzgebung. Bei den Schifffahrtsgesprächen mit Zypern im Juli in Limassol diskutierten beide Seiten unter anderem den Beitritt Zyperns zur Europäischen Union, Schwierigkeiten bei Hafенstaatkontrollen bei Schiffen unter zyprischer Flagge sowie Aspekte der zyprischen Sozialversicherung für deutsche Seeleute. Bei den regelmäßig stattfindenden deutsch-russischen Gesprächen im September in Kiel stand die Schiffsabfertigung in Russland und die Schiffssicherheit in der Ostsee auch im Hinblick auf den weiteren Ausbau russischer Häfen im Vordergrund.

Im Laufe der deutsch-zyprischen Gespräche wurden auch Verhandlungen über ein bilaterales Schifffahrtsabkommen aufgenommen. Bilaterale Schifffahrtsabkommen sind fester Bestandteil deutscher Schifffahrts- und Außenpolitik. Sie dienen der Erleichterung des Seehandels sowie der Festigung politischer Beziehungen mit anderen Staaten. Beruhend auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit vereinbaren die Vertragspartner unter anderem Nichtdiskriminierung und Inländerbehandlung bei Hafенwahl und Hafendienstleistungen, freie Wahl des Seetransportunternehmens und Niederlassungsfreiheit, regeln Reisebestimmungen für Besatzungsmitglieder einschließlich der gegenseitigen Anerkennung von Reisedokumenten und gewährleisten Unterstützung bei Notfällen auf See. Derzeit bestehen rund 50 bilaterale Abkommen. Ein entsprechendes Abkommen mit Thailand wurde jüngst mit Gesetz vom 16. September 2003 von Deutschland ratifiziert.

Internationale Schifffahrtsentwicklungen

Haftungsrecht: Erweiterte Haftung für Passagier- und Ölschäden

Die IMO hat mit neuer Rechtsetzung auf Schiffsuntergänge in der Passagier- und Öltankschiffahrt reagiert.

Der Untergang der "Estonia" hat im letzten Jahr zu einer Revision des Athener Übereinkommens über die Haftung beim Transport von Passagieren und ihrem Gepäck über See von 1974 geführt. Die Europäische Kommission hat daraufhin dem Europäischen Rat vorgeschlagen, das im letzten Jahr von einer IMO-Staatenkonferenz verabschiedete Protokoll mit seiner verschärften und erweiterten Haftung für die Europäische Gemeinschaft zu ratifizieren und die Mitgliedstaaten aufzufordern, es ihrerseits bis zum 31. Dezember 2005 zu ratifizieren. Die Europäische Kommission hat ferner einen eigenen Verordnungsentwurf zur Umsetzung des Protokolls im nächsten Jahr angekündigt. Die Gespräche der Haftpflichtversicherer über die Deckung der erheblich erweiterten und mit einem Direktanspruch gegen den Versicherer ausgestatteten Haftung sind noch immer nicht abgeschlossen.

Auch die Untergänge der Tanker "Nachotka" im Jahre 1997 und der "Erika" im Jahre 1999 haben einen internationalen Druck auf die IMO zur Erweiterung der Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden erzeugt. Zunächst wurden die Höchstsummen

der Reederhaftung des Ölhaftungsübereinkommens von 1992 auf bis zu 89,77 Mio. Sonderziehungsrechte (ca. 111 Mio. Euro) und die maximale Entschädigung des Fondsübereinkommens 1992 durch den Internationalen Ölschadenentschädigungsfonds auf 203 Mio. Sonderziehungsrechte (ca. 252 Mio. Euro) in dem vereinfachten Anpassungsverfahren der Übereinkommen erhöht. Die erhöhten Summen sind am 1. November 2003 in Kraft getreten.

Insbesondere infolge des neuen Drucks der Europäischen Union auf die IMO nach dem Untergang der "Prestige" 2002 hat eine IMO-Staatenkonferenz im Mai 2003 einen Zusatzfonds zu dem Internationalen Ölschadenentschädigungsfonds beschlossen. Dieser Fonds soll eine Entschädigung bis zu 750 Mio. Sonderziehungsrechte (ca. 930 Mio. Euro) gewährleisten. Das Protokoll zum Fondsübereinkommen 1992 tritt in Kraft, wenn acht Staaten mit 450 Mio. t beitragspflichtigem Öl ratifizieren. Die IMO hat damit eigene Haftungsregeln der Europäischen Gemeinschaften abgewendet. Es ist zu erwarten, dass das Protokoll insbesondere von den EU-Mitgliedstaaten ratifiziert wird. Eine weitere Diskussion über das Verhältnis von Reederhaftung und Entschädigung durch die Entschädigungsfonds scheint damit aber noch nicht abgeschlossen zu sein.

Internationales Übereinkommen für Seeleute: Vorarbeiten schreiten voran

Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization - ILO) hatte im März 2001 auf Vorschlag des Paritätischen Seeschifffahrtsschusses (Joint Maritime Commission) beschlossen, die internationalen Arbeits- und Sozialbedingungen der Seeleute, die in zahlreichen verstreuten und zum Teil überholten ILO-Übereinkommen und Empfehlungen enthalten sind, in ein einziges Internationales Übereinkommen für Seeleute zu überführen und hierbei zugleich die erforderlichen Anpassungen an zeitgemäße Bordbedingungen vorzunehmen. Der neue Grundrechte-Katalog für Seeleute soll künftig die vierte Säule des Sicherheitsregimes für Seeschiffe neben den IMO-Konventionen SOLAS, MARPOL und STCW sein.

Die Hochrangige Dreigliedrige Arbeitsgruppe bestehend aus Regierungs-, Reeder- und See-

leutevertretern, die mit der Erstellung des Vertragsentwurfes betraut ist, war im Juli 2003 zu ihrer dritten Sitzung bei der ILO in Genf zusammengetreten. Sie konnte zwar entscheidende Vorfragen klären, es blieben aber noch viele rechtliche Probleme ungelöst. Die Arbeitsgruppe wird deshalb noch ein weiteres Mal zu einer außerordentlichen Sitzung im Januar 2004 in Nantes/Frankreich zusammentreten, um den Konventionsentwurf weiter zu erörtern. Der daraus hervorgehende Vorschlag soll anschließend auf der vorbereitenden Technischen Seeschifffahrtsschiffskonferenz im September 2004 auf breiter Ebene verhandelt und von der Diplomatischen Seeschifffahrtsschiffskonferenz der ILO im September 2005 als Internationales Übereinkommen für Seeleute angenommen werden.

ILO: Einfrieren der Mindestheuern für Matrosen für ein Jahr

Im Juli 2003 fand bei der ILO die Sitzung der Arbeitsgruppe "Mindestheuern" des Paritätischen Seeschifffahrtsschusses statt. Die Arbeitsgruppe einigte sich auf ein Einfrieren der seit dem 1. Januar 2003 gültigen monatlichen ILO-Mindeststeuer für den Matrosen (465 US-\$) über den 31. Dezember 2003 hinaus um ein weiteres Jahr und auf eine Anhebung der Mindeststeuer mit Wirkung vom 1. Januar 2004 von 465 US-\$ auf 500 US-\$. Die Anpassung erfolgt alle zwei Jahre auf Grundlage einer Berechnungsformel, die Änderungen von Verbraucherpreisen und Wechselkursen der Landeswährungen in 49 Seeschifffahrts- und Seeleuteländern zum US-Dollar berücksichtigt.

Der Anpassungsmechanismus der Mindeststeuer basiert auf der ILO-Empfehlung 187 be-

treffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe. Die Anwendung der Empfehlung 187 ist nicht zwingend, es sei denn, der Mitgliedstaat schreibt dies durch seine eigene Gesetzgebung vor. Gleichwohl wird die ILO-Mindeststeuer bei vielen Tarifverhandlungen weltweit als Grundlage benutzt.

Zusätzlich zum Mindeststeuerbetrag einigte sich die Arbeitsgruppe auf ein einheitliches Berechnungsmodell für die Heueranteile neben der Grundsteuer (regelmäßige Arbeitszeit, Überstunden, Urlaubsanspruch, Ausgleich für Arbeiten an wöchentlichen Ruhetagen und an gesetzlichen Feiertagen), aus der sich die monatliche Gesamtvergütung des Matrosen ergibt.

Berufsausweis für Seeleute: Neues ILO-Übereinkommen

Am 19. Juni 2003 wurde bei der ILO ohne Gegenstimme das Übereinkommen 185 über Personalausweise der Seeleute verabschiedet. Ein neuer Seeleuteausweis soll den Schiffsbesatzungen bei Anlaufen eines Hafens ein unbürokratisches, visumfreies Verlassen des Schiffs zum Zwecke des Landgangs ermöglichen.

Hintergrund für die vor allem von US-amerikanischer Seite vorgebrachte Initiative, die Sicherheitsvorschriften für die Seeschiffahrt zu erhöhen, waren die Ereignisse des 11. September 2001. Das verabschiedete Übereinkommen ersetzt die gleichnamige ILO-Konvention 108 aus dem Jahre 1958.

Durch das neue völkerrechtliche Vertragswerk wird für Seeleute ein strafferes Ausweissystem als bisher geschaffen. Ziel ist es einerseits, ein effektives Sicherheitssystem gegen die Terroristen in der Seeschiffahrt zu schaffen und andererseits sicherzustellen, dass den weltweit 1,2 Millionen Seeleuten ein äußerst freizügiges Recht garantiert wird, um deren Berufsausübung zu gewährleisten und zugleich die Reibungslosigkeit des internationalen Seetransports sicherzustellen.

Die Reeder haben sich vehement für die Verabschiedung dieses Übereinkommens eingesetzt. Derzeit herrscht beispielsweise in US-Häfen die Praxis, dass internationale Wachkräfte eingesetzt werden, um bei Fehlen vorher auszustellender Visa die Besatzung und

das Schiff zu bewachen. Die Kosten für diese Maßnahme werden anschließend dem Reeder in Rechnung gestellt.

Nach dem neuen Übereinkommen 185 wird künftig ein visumfreier Landgang ermöglicht. Leider war es bei den Verhandlungen in Genf aber nicht mehrheitsfähig, auch ein visumfreies Durchreiserecht von Seeleuten zum Zweck eines Besatzungswechsels in dem völkerrechtlichen Vertrag fest zu verankern. Ein Transit zum Zwecke des Besatzungswechsels nach Vorlage des Reisepasses und des neuen internationalen Seeleuteausweises bei einem Überprüfungsrecht des Einreisestaates soll aber in kürzestmöglicher Zeit bei rechtzeitiger Ankündigung gewährt werden. Die Überprüfung erfolgt über elektronische Datenbanken des Heimatstaates der Seeleute, die jederzeit zugänglich sein werden.

Der Verband Deutscher Reeder hofft, dass es zu einer schnellen internationalen Anwendung des Übereinkommens kommt, um bereits eingeleitete regionale Eigenentwicklungen künftig zu verhindern, die nicht im Interesse der weltweiten und internationalen Seeschiffahrt liegen. Der Verband Deutscher Reeder appelliert deshalb an die Bundesregierung und die Gesetzgebungsorgane, die innerstaatliche Gesetzeslage unverzüglich an das neue Übereinkommen 185 anzupassen und dessen Ratifizierung unverzüglich in die Wege zu leiten.

“Maritime” Sicherheit: Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 hat die IMO Ende letzten Jahres den Internationalen Schiffssicherheitsvertrag durch einen neuen Internationalen Kodex zur Gefahrenabwehr (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS-Code) ergänzt. Der ISPS-Code muss bis zum 1. Juli 2004 umgesetzt werden. Der ISPS-Code erfordert eine Risikoanalyse und -bewertung an Bord und im Landbetrieb sowie die Erstellung von Plänen zur Bewältigung von Gefahrensituationen. Besondere Beauftragte für die Gefahrenabwehr müssen benannt und geschult werden.

Für die Seeschiffahrt unter deutscher Flagge ist das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) als zuständige Behörde zur Umsetzung der staatlichen Aufgaben nach dem ISPS-Code bestimmt worden. Bei der Prüfung der Pläne zur Gefahrenabwehr wird sich das BSH anerkannter Klassifikationsgesellschaften bedienen.

Das BSH hat zudem ein Beratungsgremium ins Leben gerufen, dem diese Klassifikations-

gesellschaften und auch der Verband Deutscher Reeder angehören. Das Gremium kommt monatlich zusammen, um aufkommende Schwierigkeiten zeitnah und pragmatisch abzubauen.

Das BSH wird bei der Ausbildung zum Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und zum Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen Vorschlägen der IMO folgen. Danach gibt es weder verbindliche Regelungen über die Schulungsdauer noch über die Anerkennung von Lehrgängen. Die Reedereien können deshalb eigene Schulungsmöglichkeiten nutzen.

Die Europäische Union hat darüber hinaus einen eigenen Verordnungsvorschlag vorgelegt, der auch die nationalen Verkehre dem ISPS-Code unterstellt. Dies soll aber erst nach einer noch durchzuführenden Risikobewertung geschehen, spätestens ab dem 1. Juli 2007. Eine endgültige Entscheidung hierüber steht noch aus.

“Maritime” Sicherheit: Einbindung der Transportketten

Neben den im ISPS-Code vorgesehenen Maßnahmen und den Überlegungen der Internationalen Arbeitsorganisation zur Verbesserung der Identitätsprüfung von Seeleuten sind auch umfassendere Sicherheitsmaßnahmen im operativen Bereich in der Diskussion, d.h. die gesamte Transportkette vom Versender bis zum Empfänger soll - insbesondere im Containerverkehr - in das neue Sicherheitskonzept einbezogen werden.

Nachdem sich die zuerst seitens der USA eingeführten frühzeitigen Meldungen von Manifestdaten durch die Verfrachter an die US-Zollverwaltung in der Praxis bewährt haben, sollen ähnliche Meldesysteme auch auf europäischer und weltweiter Ebene eingeführt werden. Sowohl die Europäische Kommission als auch der Weltzollrat sind mit dieser Thematik befasst. Die Europäische Union plant eine Änderung des EU-Zollkodex, um die sogenannte 24-Stunden-Regelung für Verkehre in die und aus der Europäischen Union einzuführen. Sie orientiert sich dabei an den schon bestehenden Vorschriften des US-Zollrechts. Für Reeder und Spediteure sind in diesem Zusammenhang zwei Aspekte von Wichtigkeit: Sämtliche Meldeverfahren müssen nach einem harmonisierten Muster in Anlehnung an das bereits laufende US-Verfahren eingerichtet werden und zum anderen muss eine Prüfung der Ladungsdaten vor Beladung des Schiffes erfolgt sein.

Die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Verfahren gilt ebenso für die Einbeziehung aller Beteiligten innerhalb einer Transportkette, weil auch diese Thematik sowohl in den USA als auch in Europa und im Weltzollrat parallel diskutiert wird. Da sich die Sicherheitsprobleme auf den Containerverkehr von Haus zu Haus konzentrieren, spielen die Versiegelung der Container sowie die Ladungskontrolle und Sendungsverfolgung in und von Containern eine besondere Rolle.

Sowohl der Verband Deutscher Reeder als auch die internationalen Reederverbände sind an sämtlichen Diskussionen zum Thema Sicherheit in der Transportkette beteiligt. Angestrebt werden praxisnahe Verfahren, die aber dennoch einen hohen Sicherheitsstandard aufweisen.

Bisher nicht entschieden ist die Frage nach der Kostenübernahme für die verschiedenen gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen, die sich auf die Seeschifffahrt und Betreiber von Hafenanlagen konzentrieren. Seitens der Terminalbetreiber im Frühsommer dieses Jahres einseitig geforderten hohen Sicherheitsgebühren pro Containerumschlag werden der Sache nicht gerecht. Auch hier sind kommerziell vernünftige Lösungen anzustreben.

Containersicherheit: Gefahrenpotential überschätzt

Der Container wird derzeit sicherheitstechnisch einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Das Internationale Übereinkommen über sichere Container (Container Safety Convention - CSC) soll um einen Katalog konkreter Daten ergänzt werden, die eine verbindliche Aussage darüber zulassen, ob ein Container als "sicher" oder "unsicher" zu gelten hat und gegebenenfalls aus dem Verkehr zu ziehen ist. Die CSC-Regularien über Zulassung, Besichtigung, Prüfung und Instandhaltung enthalten bisher keine derartigen Kriterien und Grenz-

werte. Vielmehr war der Eigentümer/Containerbetreiber lediglich allgemein verpflichtet, den Container in einem sicheren Zustand zu erhalten. Diese Methode hat sich in den zurückliegenden Jahrzehnten bewährt. Aus Sicht der Containerbetreiber gab es bisher keinen hohen Anteil "unsicherer Container". Die Thematik wird in einer Arbeitsgruppe des Subcommittee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) der IMO behandelt.

Abwracken von Schiffen: IMO-Richtlinienentwurf

Die Schifffahrt hat im vergangenen Jahr einen eigenen Verhaltenskodex "Industry Code of Practice on Ship Recycling" vorgelegt. Die IMO hat inzwischen den ersten Entwurf einer IMO-Richtlinie erarbeitet. Im Kern enthält dieser Entwurf die gleichen Maßnahmen und Anforderungen wie der "Industry Code".

Im Juni 2003 wurde der jetzige Richtlinienentwurf im IMO-Meeresumweltausschuss (MEPC) diskutiert, so dass mit der Annahme der Richtlinie durch die IMO-Vollversammlung im November 2003 zu rechnen ist.

Im Rahmen des Baltic and International Maritime Council (BIMCO) ist unter aktiver Betei-

ligung des Verband Deutscher Reeder ein neuer Mustervertrag für den Verkauf von Seeschiffen zum Abwracken erarbeitet worden, der seinerseits auf den "Industry Code" verweist und ihn in seinen Vertragsinhalt aufnimmt.

Die Seeschiffahrt hat dabei bereits wirkungsvolle Schritte unternommen, um über ein privatwirtschaftliches Rahmenwerk Probleme einer Lösung zuzuführen, die in den vorangegangenen Jahren zu Kritik gegenüber Verfahren beim Recycling von Seeschiffen geführt hatten. Noch sind nicht alle Fragen geklärt, die Entwicklung ist aber auf dem richtigen Weg.

Tankersicherheit: Entwicklungen in der Europäischen Union

Die Entwicklung im Bereich Tankersicherheit stand im Jahre 2003 im Zeichen des "Prestige"-Unglücks. Vergleichbare Fälle, wie die Havarie der "Tasman Spirit" in diesem Jahr vor Pakistan, haben in Europa keine auch nur annähernd vergleichbare Resonanz ausgelöst.

Am 13. November 2002 geriet der 26 Jahre alte Einhüllen-Tanker "Prestige" vor der Küste Galiziens/Spanien in Seenot und wurde auf Weisung der staatlichen Behörden ca. 130 Meilen vor die Küste geschleppt. Dort zerbrach er am 19. November 2002 und versank mit nachfolgenden hochgradigen Ölverschmutzungen, vor allem an der nordspanischen Küste.

Schon nach dem Untergang des Tankers "Erika" vor der französischen Küste im Dezember 1999 hatte die Europäische Union die Maßnahmen-Pakete "Erika I" und "Erika II" verabschiedet. Das "Erika I"-Paket vom 18. Februar 2002 ist seit dem 1. September 2002 in Kraft. Aus dem Paket "Erika II" ist im Sommer 2003 die Gründung der "Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr" (EMSA) hervorgegangen.

Die am stärksten einschneidende Maßnahme des "Erika I"-Pakets war die vorzeitige Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen. Die Verordnung 417/2002 zur beschleunigten Außerdienststellung von Einhüllen-Tankern deckte sich noch mit der Regelung des MARPOL-Übereinkommens. Die letzten Einhüllen-Öltankschiffe werden nach diesen übereinstimmenden Vorschriften spätestens im Jahr 2015 außer Dienst gestellt sein.

Nach dem Untergang der "Prestige" verlangte die Europäische Kommission jedoch weitergehende Einschränkungen für den Betrieb von Einhüllen-Öltankschiffen. Das Europäische Parlament und der Europäische Rat kamen dem nach und beschlossen die Verordnung 1726/2003, die am 17. Oktober 2003 in Kraft getreten ist. Sie sieht eine Verkürzung der Außerdienststellungsfristen bei Öltankschiffen der Kategorie 2 (getrennte Ballastwasser- und Öl-

tanks) um fünf Jahre vor und bei Öltankschiffen der Kategorie 1 (ohne getrennte Ballast- und Öltanks) um zwei Jahre. Außerdem verbietet die Verordnung ab Inkrafttreten, die Beförderung von Schwerölen mit Einhüllen-Öltankschiffen von und zu Häfen in der Europäischen Union. Die Verordnung geht in zwei Punkten nicht mit den IMO-Vorschriften konform. Parallel zu dieser europäischen Rechtssetzung haben die 15 Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei der IMO beantragt, einen vorgezogenen europäischen Zeitplan auch auf internationaler Ebene durchzusetzen. Zu diesem Zweck ist eine außerordentliche Sitzung des zuständigen IMO-Ausschusses für Meeresumweltschutz im Dezember 2003 anberaumt worden. Es ist zu hoffen, dass es der IMO und der Europäische Union gelingt, die Divergenzen noch auszuräumen.

Ebenfalls am 1. September 2002 ist die Entschließung des Ausschusses für Meeresumweltschutz MEPC 94(46) der IMO in Kraft getreten. Sie regelt ein erweitertes Schema für die Zustandsbewertung der Öltankschiffe im Rahmen der regelmäßigen Besichtigung durch die Klassifikationsgesellschaften, die alle zweieinhalb Jahre im Auftrag des Flaggenstaates durchgeführt werden. Öltankschiffe der Kategorien 1 und 2, die die Altersgrenze noch nicht erreicht haben, dürfen über das im MARPOL-Übereinkommen Anhang I Regel 13G 4 genannte Datum hinaus nur eingesetzt werden, wenn sie den Zustandsbewertungen entsprechen. Die Bestrebungen der Europäischen Union sehen vor, Zustandsbewertungen für alle Öltankschiffe ab 15 Jahren, unabhängig von der Flagge, die sie führen, verbindlich vorzuschreiben. Gemäß Kommissionsvorschlag vom 20. Dezember 2002 zur Änderung der Verordnung zum beschleunigten Einführen von Doppelhüllen sind solche eingehenden Inspektionen von Ausschlag gebender Bedeutung, da die Sicherheit eines Schiffs nicht nur vom Alter abhängt, sondern auch von der strukturellen Integrität, die häufig beispielsweise auch von der Wartung beeinflusst wird. Die Kommission hat damit die Argumente der Verbände der Seeschifffahrt übernommen und zugelassen, ein Schiff über den im MARPOL-

Übereinkommen Anhang I Regel 13G 4 genannten Zeitpunkt hinaus betreiben zu können.

Ein weiteres Element ist die Verschärfung der Richtlinie 2001/106 über Hafenstaatkontrollen. Schiffe, die als besonders risikoträchtig eingestuft werden, müssen jedes Jahr einer Strukturbesichtigung unterzogen werden. Schiffe, die bei Kontrollen wiederholt durch ihren schlechten Zustand aufgefallen sind, werden auf eine "schwarze Liste" gesetzt und dürfen dann keinen Hafen der Europäischen Union mehr anlaufen. Die Europäische Kommission hat im November 2003 eine erste schwarze Liste veröffentlicht. Die genannte Richtlinie musste von den Mitgliedstaaten bis zum 22. Juli 2003 umgesetzt werden. Da dies nicht in allen Mitgliedstaaten innerhalb der Frist erfolgt ist, wird die Kommission Verfahren gegen die säumigen Staaten einleiten.

Das aus Sicht der Schifffahrt wichtigste Element der "Erika"-Maßnahmepakete, die Ein-

richtung und Ausweisung von Notliegeplätzen, ist im Jahre 2003 nur schleppend vorangekommen. Das Europäische Parlament hat aus diesem Grund die Mitgliedstaaten aufgefordert, mit der "Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr" zu kooperieren. Zweck dieser Kooperation ist die schnelle Umsetzung des Artikel 20 "Notliegeplätze" der Richtlinie 2002/59 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Dieser sieht die Erstellung von Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot und die Einrichtung von Notliegeplätzen vor. Die Europäische Kommission hat angekündigt, Verfahren gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, wenn diese ihren Verpflichtungen bis Februar 2004 nicht nachkommen.

Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage verschlechtert

Der positive Trend des Jahres 2001, in dem 335 Überfälle auf Handelsschiffe gezählt wurden - im Jahr davor waren es noch 469 -, hat sich nicht fortgesetzt. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 370 Vorfälle gemeldet und im ersten Halbjahr 2003 sogar schon 234.

Neben Indonesien und der Straße von Malakka entwickelt sich der indische Subkontinent immer mehr zu einem Ort der Gefahr. In den Küstengewässern von Bangladesch und Indien werden - offensichtlich vor dem Hintergrund sich verschlechternder sozialer und wirtschaftlicher Verhältnisse - immer häufiger Schiffe Opfer von Überfällen. Allerdings sagt die Zahl der gemeldeten Überfälle nicht unbedingt auch etwas über die tatsächlichen Gefahren aus, denen sich die Schiffsbesatzungen in bestimmten Gebieten ausgesetzt sehen. Hier ist insbesondere Nigeria zu nennen, wo nicht nur die Zahl

der Überfälle, sondern auch deren Brutalität zugenommen hat. Ein besonderes Problem stellt nach wie vor die Region Rotes Meer/Golf von Aden dar, wo es trotz internationaler Marineeinheiten immer wieder zu Übergriffen auf Handelsschiffe und Privatyachten kommt.

Das Internationale Schiffahrtsbüro (International Maritime Bureau - IMB) sowie die internationalen Reederverbände sind nach wie vor darum bemüht, die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf diese unakzeptablen Zustände zu lenken und die betreffenden Staaten zu bewegen, die Sicherheit für die internationale und regionale Schifffahrt in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu verbessern. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei derzeit auf die Gefahren, die vom regionalen und internationalen Terrorismus ausgehen.

SARS: Mittelbare Auswirkungen auf die Schifffahrt

Große Sorge hatte die atypische Lungenentzündung SARS auch in der Schifffahrt ausgelöst. Neben der zunächst befürchteten Gefährdung von Besatzungsmitgliedern bestand die Gefahr, dass Schiffsverkehre eingeschränkt werden würden. Glücklicherweise konnte SARS soweit eingedämmt werden, dass die Schifffahrt von der Krankheit vor allem nur

mittelbar - durch verminderten Handel - betroffen war. Im Nachlauf des Ausbruchs überprüfen Gesundheitsorganisationen wie die Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization - WHO) auch die Verhaltensvorschriften für die Seeschifffahrt bei Ansteckungskrankheiten.

Schifffahrtsentwicklungen in Europa

Europäische Wettbewerbspolitik: Revision von Kartellrecht und Beihilfeleitlinien

Das Wettbewerbsrecht der Europäischen Union befindet sich in einem größeren Umbau, der auch die Schifffahrt berührt. Bereits die neue Kartellverordnung 1/2003, die am 1. Mai 2004 in Kraft tritt, verändert das Kartellverfahren grundlegend für alle Bereiche. Sie etabliert das Legalitätsprinzip und dezentralisiert die Kontrollzuständigkeiten. Die Zulässigkeit von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen muss von den Beteiligten selbst beurteilt werden. Verbots- oder Freistellungsentscheidungen der Europäischen Kommission kommen nur noch in außergewöhnlichen Fällen in Betracht. Ansonsten liegt die Kontrolle bei den Wettbewerbsbehörden und Gerichten der EU-Mitgliedstaaten. Schon diese Neuregelung beseitigt das in der Schifffahrt geltende Immunitätsprinzip der Schifffahrts-Kartellverordnung 4056/86. Danach können Unternehmen, die Absprachen zur Freistellung anmelden, bis zur Entscheidung durch die Europäische Kommission nicht mit Bußgeldern sanktioniert werden. Es ist bedauerlich, dass dieses kluge, Rechtssicherheit erzeugende Instrument entfällt. Ebenso bedauerlich ist die Verlagerung der Zuständigkeiten auf die nationalen Kartellbehörden, weil deren Entscheidungen weniger berechenbar sein werden als die zentral getroffenen Entscheidungen der Europäischen Kommission, auch wenn die nationalen Kartellbehörden und Gerichte ebenfalls auf der Grundlage des EU-Rechts entscheiden müssen.

Im Frühjahr dieses Jahres hat die Europäische Kommission darüber hinaus eine Diskussion über den materiellen Bestand der Schifffahrts-Kartellverordnung 4056/86 in Gang gesetzt. In Frage steht vor allem die Gruppenfreistellung für Linienschifffahrtskonferenzen, die seit dem 1. Juli 1987 gilt. Des Weiteren soll der Anwendungsbereich der Verordnung im Hinblick auf Kabotage- und Massengutverkehre überprüft werden. Die Linienschifffahrt wehrt sich mit Stellungnahmen und auf einer Anhö-

rung am 4. Dezember 2003 gegen dieses Vorhaben. Sie sieht das Konferenzsystem und die Notwendigkeit, Absprachen treffen zu können, auch im Hinblick auf die Regelungen des US-Wettbewerbsrechts nicht als überholt an. Marktveränderungen, die eine grundsätzliche Änderung des Kartellrechts für die Schifffahrt rechtfertigen würden, sind nicht zu erkennen. Linienschifffahrtskonferenzen bieten unverändert regelmäßige, zuverlässige und effiziente Liniendienste in alle Teile der Welt.

In die Diskussion über die Revision des Kartellrechts hineingezogen wurde auch die Verordnung 823/2000 über die Freistellung von Konsortialvereinbarungen. Die Schifffahrt plädiert hier für die Beibehaltung des status quo zumindest für die Laufzeit der Verordnung bis zum 28. April 2005.

Im viel beachteten Fall über die hohen Geldbußen gegen Mitglieder des ursprünglichen "Trans Atlantic Conference Agreements" (TACA) hat der Europäische Gerichtshof die Geldbußen in einer Gesamthöhe von 273 Mio. Euro aufgehoben, weil nach seiner Auffassung eine ordnungsgemäße Notifizierung der Konferenzvereinbarung vorlag. Er bestätigte jedoch einige der von der Kommission festgestellten Verstöße der Konferenz. Auf die im letzten Jahr von der Kommission genehmigte "TACA II"-Vereinbarung wirkt sich das Urteil nicht aus.

Ende Oktober 2003 hat die Europäische Kommission nach längerer Überlegung eine revidierte Fassung ihrer Leitlinien für Beihilfen in der Seeschifffahrt von 1997 herausgegeben. Die Neufassung bestätigt die früheren Leitlinien im Wesentlichen und ergänzt sie in einigen Punkten. Anerkannt wird nun, dass die Wirksamkeit von Beihilfen im Rahmen der gesamten maritimen Wirtschaft (Cluster) geprüft werden muss. Die Europäische Kommission fordert außerdem, dass die Gewährung

von Beihilfen an Schifffahrtsunternehmen enger an das Führen von EU-Flaggen geknüpft werden muss. Die Vorgaben können jedoch als erfüllt angesehen werden, wenn sich die Gewährung der Beihilfen positiv auf den Bestand der Flotten unter EU-Flagge auswirkt. Bei der Gewährung von Beihilfen zur Senkung von Lohnnebenkosten im innereuropäischen Fährverkehr verlangen die neuen Leitlinien eine Bemessung ausschließlich nach dem beschäftigten EU/EWR-Personal. Die neuen Beihilfeleitlinien 2003 sind insgesamt positiv zu bewerten und festigen die europäische Ver-

ankerung der deutschen Schifffahrtsförderung, wie sie auf der Lübecker Konferenz festgelegt wurde. Sowohl die Tonnagesteuer als auch die Kürzung der Lohnsteuer um 40 vom Hundert auf deutschflaggigen Schiffen sowie die Beihilfe zur Senkung der Lohnnebenkosten und die Ausbildungsbeihilfe erfüllen die Anforderungen auch der neuen Leitlinien. Diese sollen nach sieben Jahren erneut überprüft werden. Die Wirksamkeit von flaggenreutralen Maßnahmen sollen die EU-Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission bereits nach drei Jahren darlegen.

EU-Schifffahrtsabkommen: Ratifizierung des Abkommens mit China

Das Schifffahrtsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Europäischen Union als Institution und der Volksrepublik China ist Ende letzten Jahres unterzeichnet worden. Einige Mitgliedstaaten und China konnten das Abkommen bereits im Jahre 2003 ratifizieren. Mit dem Inkrafttreten des Abkommens, das die Parlamente aller Mitgliedstaaten der Union bestätigen müssen, ist frühestens Mitte 2004 zu rechnen.

Das Abkommen soll die Rechtssicherheit für europäische und chinesische Unternehmen stärken. Das Abkommen wird Reedereien, die ihren Sitz innerhalb der Europäischen Union haben, sowie Reedereien, die von deren Bürgern geführt werden und Schiffe unter Flaggen

der Union einsetzen, u.a. freien Zugang zu Ladung, Inländerbehandlung bei der Nutzung von Häfen und Hafendienstleistungen, freie Wahl von Anbietern von Zubringerdiensten im Containerverkehr und die Gründung von Niederlassungen ermöglichen. Das Europäische Union/China-Abkommen erweitert das bestehende Abkommen zwischen Deutschland und China, das auch zukünftig gilt, zum Beispiel in der dann freien Personalbesetzung für leitendes Personal von Niederlassungen in China.

In den Bemühungen um ein Schifffahrtsabkommen zwischen der Europäischen Union und Indien gab es keine Fortschritte. Die indische Seite scheint nicht bereit, die Verhandlungen zu beginnen.

Europäische Schiffssicherheitsagentur: Beginn der Aktivitäten

Die neue Europäische Schiffssicherheitsagentur (European Maritime Safety Agency - EMSA) wird den Schwerpunkt ihrer sachlichen Aufgaben und fachlichen Aktivitäten im Jahre 2004 aufnehmen. Das Jahr 2003 war im Wesentlichen vorbereitenden Arbeiten sowie Aufbau und Organisation der neuen Behörde vorbehalten. Ihr endgültiger Sitz ist von den Ministerpräsidenten der Mitgliedstaaten noch nicht beschlossen. Nach der politischen Diskussion im Anschluss an die spektakuläre Havarie des Öltankers "Prestige" aber ging es der Europäischen Kommission darum, deutliche politische Signale auszusenden, dass Schiffssicherheit und maritimer Umweltschutz zu vorrangigen Zielen der europäischen Verkehrspolitik gehören sollen. Zu den Kernelementen dieser Politik und gleichsam als operationeller Arm der Kommission soll die neue Behörde wirken. Sie ist daher zunächst in Brüssel etabliert worden. Ein Administrative Board ist eingerichtet, der Executive Director bestellt, Haushaltspläne sind verabschiedet, der Organisationsaufbau geregelt, der Personalstab im Aufbau.

Zu den zentralen Aufgaben der EMSA wird die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Errichtung von Nothafenplätzen gehören, die Überwachung der Arbeiten der in Europa zugelassenen Klassifikationsgesellschaften, die Überwachung und Einflussnahme auf die Hafenstaatenkontrollen der Mitgliedstaaten mit dem Ziel, deren Ergebnisse mit Hilfe von Datenbanken für ggf. politische Initiativen der Kommission zu nutzen. Ferner ist beabsichtigt, die bisher von den Mitgliedstaaten vorgenommene Aufgabe der Anerkennung von Zertifikaten der Seeleute aus Drittländern nach den Prinzipien der STCW-Konvention europäisch zu zentralisieren und durch EMSA durchführen zu lassen. Dies wird für die beschäftigten Seeleute aus Drittländern auf Schiffen unter den Flaggen der EU-Mitgliedstaaten gelten, also einschließlich Zypern und Malta.

Schon diese Aktivitäten sind ein anspruchsvolles Arbeitsprogramm. Es wird ergänzt durch eine ganze Reihe weiterer Aktivitäten, die sich aus bereits beschlossenen europäischen Richtlinien ergeben und die der Kommission zugewiesen worden sind, wie die Entwicklung einheitlicher Methodologien bei der See-Unfalluntersuchung und die zentrale Auswertung ihrer Ergebnisse sowie die Einrichtung von Aufanganlagen für Schiffsabfälle in europäischen Häfen. Auch Fragen des Sicherheitsstandards bei Schiffen und die Absicht, für diese Aufgaben eine eigene Expertise aufzubauen, um künftig auch bei der IMO direkt Einfluss zu nehmen, wird zu dem Spektrum der neuen Behörde zählen.

Zugleich beabsichtigt die Kommission, den Aufgabenbereich der Behörde zu erweitern. Die Überwachung bei der Durchführung der Gefahrenabwehr gegenüber terroristischen Angriffen soll EMSA zugewiesen werden. Die Anerkennung und Überwachung der Zertifikate von Seeleuten aus Drittländern sollen ausgeweitet werden. Überdies soll EMSA eine eigene Kompetenz für Reaktionen auf Ölunfall-schäden und deren Beseitigung zugewiesen werden bis hin zu Überlegungen, eigene Ölbekämpfungsschiffe entweder direkt oder über den Chartermarkt einsetzen zu können. Sofern die Mitgliedstaaten diesen Vorschlägen der Kommission folgen, werden weitere wesentliche finanzielle und personelle Ressourcen bei EMSA angesiedelt werden müssen.

Die Entwicklung zeigt, dass Europa auf dem weiten Feld der Schiffs- und Umweltsicherheit eigene operationelle Handlungsfelder erschließen will. Dies wird aus der Sicht der Seeschifffahrt im Interesse einer besseren Effizienz und kostengünstiger Verwaltung solange unterstützt werden können, solange solche Aktivitäten nicht in europäischen und damit regionalen Bau- und Betriebsstandards für die internationale Seeschifffahrt münden.

Häfen und maritime Infrastruktur: Liberalisierung offen

Seit Beginn des Jahres 2001 hat die Europäische Union den Vorschlag für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste diskutiert, mit der die Zielsetzung verfolgt wird, den Marktzugang für Hafendienstleistungen zu liberalisieren. Die von der Richtlinie betroffenen Hafendienste umfassen das Lotsen, Schleppen und Festmachen sowie den Ladungsumschlag. Nach vielen auf nationaler und europäischer Ebene teilweise kontrovers geführten Diskussionen und nach Ausschöpfung aller Wege des Verordnungsgebungsverfahrens war das sogenannte "Hafen-Paket" ("Port Package") nunmehr Gegenstand der Erörterungen im Vermittlungsausschuss des Rates und des Europäischen Parlamentes unter Einbeziehung der Kommission. Der Gemeinsame Standpunkt des Rates und die Position des Europäischen Parlamentes lagen in wesentlichen Fragen weit auseinander. Strittig waren u.a. die Themen Lotsendienste und Selbstabfertigung. Während Rat und Kommission mit der Richtlinie eine liberale Lösung anstrebten, vertrat das Europäische Parlament - unterstützt von den Gewerkschaften - eine Position, die eher auf den Erhalt der gegenwärtigen, teilweise monopolistischen Strukturen ausgerichtet ist.

Bereits anlässlich seiner ersten Sitzung hat der Vermittlungsausschuss Ende September 2003 auf dem Kompromisswege ein Ergebnis erzie-

len können, das den Interessen der Hafennutzer allerdings nicht in allen Punkten gerecht wird.

Hinsichtlich der Definition von "Selbstabfertigung" wurde der Vorschlag des Europäischen Parlamentes angenommen, wonach Selbstabfertigung auf den Einsatz der Schiffsbesatzung und der bordeigenen Geräte beschränkt wird. Selbstabfertigung soll jedoch keiner grundsätzlichen Genehmigungspflicht unterliegen. Die Erteilung von Genehmigungen wird, wie für andere Hafendienste auch, ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt.

Lotsendienste sollen im Anwendungsbereich der Richtlinie bleiben. Die Mitgliedstaaten können für die Erteilung von Genehmigungen allerdings besonders strenge Kriterien im Hinblick auf die Sicherheit im Seeverkehr anlegen. Ebenso können Lotsendienste als obligatorische Dienstleistungen eingestuft werden. Die zuständige Behörde kann zudem die Selbstabfertigung auf die Ausstellung von Bescheinigungen über eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht beschränken.

Der vereinbarte Kompromiss ist inhaltlich nunmehr verbindlich. Sowohl Parlament als auch Rat müssen jedoch noch endgültig die Annahme oder Ablehnung der Texte beschließen.

Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Entwicklungen machen Hoffnung

Das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) hat sich mittlerweile im Markt etabliert, neue Mitglieder konnten gewonnen werden und intensive Kontakte zur Industrie und Speditionswirtschaft werden gepflegt. Weitere Erfolge konnten in der Verkehrsverlagerung auf den Seeweg und auf Binnenwasserstraßen erzielt werden. Durch die Präsenz des SPC im Internet ist die Öffentlichkeitswirksamkeit seither erheblich verbessert worden. Aufgrund der positiven Entwicklung streben die SPC-Trägerorganisationen einen Beschluss über das Fortbestehen der Organisation für mindestens weitere drei Jahre über den 31. Dezember 2004 hinaus an.

Die Europäische Kommission hat im April 2003 ein Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs verabschiedet mit insgesamt 14 Vorschlägen, die helfen sollen, die Wettbewerbsposition des Kurzstreckenseeverkehrs in den kommenden Jahren zu verbessern.

Umstritten ist weiterhin der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Standardisierung palettenbreiter intermodaler Ladeeinheiten. Ein palettenbreiter Behälter für den Kurzstreckenseeverkehr sollte sich nicht, wie von der Kommission vorgeschlagen, an den maximal zulässigen Abmessungen des Straßengüterverkehrs, sondern an den Abmessungen der im Seeverkehr verwendeten Behälter (ISO-Serie I) orientieren.

Eine Weiterentwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs könnte auch durch die im Sommer dieses Jahres verabschiedete Verordnung über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Programm Marco Polo") erfolgen. Gefördert werden u.a. innovative Aktionen, die darauf abzielen, gemeinschaftsrelevante strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt

werden, beeinträchtigen.

Von diesen Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird eine tatsächliche, substanziell messbare und dauerhafte Verlagerung der Güterverkehrsaufkommen von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern (einschließlich Schiene), bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, erwartet. Soweit zusätzliche Verkehrsverlagerungen entstehen, kann auch die Weiterentwicklung eines bereits bestehenden Dienstes als "Aktion zur Verkehrsverlagerung" bewertet werden.

Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 30 vom Hundert des Gesamtbetrages der zur Erreichung der Ziele erforderlichen und verursachten Ausgaben beschränkt. Die Höchstlaufzeit der Finanzhilfe erstreckt sich auf 38 Monate.

Grundsätzlich sollen die Aktionen zur Verkehrsverlagerung in den relevanten Märkten weder zwischen den Verkehrsträgern noch innerhalb eines einzelnen Verkehrsträgers zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Ähnliche Effekte können vom Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze (Trans-European Networks - TEN) ausgehen. Die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes befinden sich in Überarbeitung. Seestrecken - unter Einbindung der Häfen - werden als wichtige förderungsfähige Verkehrsinfrastruktur betrachtet. Der Umsetzung von Projekten der Seeverkehrswirtschaft soll unter dem Oberbegriff "Motorways of the Sea" Priorität im Rahmen künftiger TEN-Leitlinien eingeräumt werden. Allerdings sind noch viele Fragen offen: Welche Seeverbindungen und welche Häfen sollen erfasst werden? Welche Projekte sind förderungsfähig? Dabei ist gleichfalls sicherzustellen, dass keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

Insbesondere die Binnenschifffahrt macht sich Hoffnungen, künftig von der Mauterhebung auf den Straßen zu profitieren. Allerdings hat

dieser Verkehrsträger in den zurückliegenden Wochen und Monaten aufgrund der desolaten

Niedrigwasserlage schwere Verkehrseinbußen gehabt.

Europäische Schwefel-Richtlinie: Änderungsvorschlag

Am 4. Juni 2003 hat das Europäische Parlament in erster Lesung den Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32 des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter Schiffskraftstoffe verabschiedet. Der Vorschlag dient der Verringerung seeverkehrsbedingter Emissionen von Schwefeldioxid und Feststoffpartikeln. Gegenwärtig liegt der Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr bei durchschnittlich 2,7 vom Hundert, gegenüber einem Schwefelhöchstwert von 0,2 vom Hundert für Heizöl und 0,001 vom Hundert für Otto- und Dieselkraftstoff. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Verringerung seeverkehrsbedingter Schwefeldioxidemissionen zum gegenwärtigen Zeitpunkt umweltpolitische Priorität hat. Der Vorschlag sieht folgende neue Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe vor:

- einen Schwefelgrenzwert von 1,5 vom Hundert für alle Schiffe in Schwefeldioxidemissions-Überwachungsgebieten;
- einen Schwefelgrenzwert von 1,5 vom Hundert für Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Europäischen Union;
- einen Schwefelgrenzwert von 0,2 vom Hundert für Schiffe an Liegeplätzen in den Häfen der Europäischen Union.

Eine Verringerung seeverkehrsbedingter Schwefeldioxidemissionen wird von den nationalen und internationalen Schifffahrtsverbänden allgemein begrüßt. Der bestehende Vorteil in der Umweltbilanz gegenüber anderen Verkehrsträgern soll erhalten bleiben. Die zuletzt aufgeführten Grenzwerte werden aber sehr kritisch gesehen. Die Schifffahrtsverbände fordern eine international verbindliche Regelung, wie sie im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung

durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen - Anlage VI) geregelt ist und deren Ratifizierung bis Ende 2003 zu erwarten ist, mit Inkrafttreten im Januar 2005. Sie weisen ferner auf die operationellen Schwierigkeiten bei der Verwendung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgrenzwert von weniger als 0,2 vom Hundert hin. Die vorhandenen Gegebenheiten auf vielen Schiffen machen einen Umbau vorhandener oder Einbau zusätzlicher Brennstofftanks erforderlich und führen zu einem völlig veränderten Betriebskonzept des Hilfsmaschinenbetriebes. Sie fordern, die 0,2 vom Hundert-Grenze durch eine 1,5 vom Hundert-Grenze zu ersetzen. Ein solcher Grenzwert würde bereits zu einer erheblichen Reduktion der Primärpartikel-Emission führen.

Der Schwefelgrenzwert von 1,5 vom Hundert für Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Europäischen Union stößt besonders im Mittelmeerraum auf Widerstand. Das Mittelmeer ist kein ausgewiesenes Schwefeldioxidemissions-Überwachungsgebiet. Die Europäische Kommission begründet ihren Vorschlag damit, dass er

- mit den gemeinschaftspolitischen Zielen der Europäischen Union übereinstimmt und
- mit der vorgeschlagenen Regelung für Fahrgastschiffe eine ausreichend hohe Nachfrage nach schwefelarmen Kraftstoffen geschaffen werde.

Die Reederverbände sind der Ansicht, dass Anforderungen außerhalb von bestehenden Schwefeldioxidemissions-Überwachungsgebieten nur durch die IMO festgelegt werden sollten. Die Anforderungen sollten auf der Basis von Untersuchungen, welche die ökologischen Auswirkungen auf das zu betrachtende Gebiet und die finanziellen Auswirkungen für die Schifffahrt berücksichtigen, festgelegt werden.

Löschmittel Halon: Verbot für europäische Schiffe

Die Europäische Kommission hat am 7. März 2003 entschieden, dass keine weiteren Ausnahmegenehmigungen zur Verwendung des Gases Halon für Brandlöschanlagen auf Frachtschiffen über den 31. Dezember 2003 hinaus erteilt werden dürfen. Nach Informationen der See-Berufsgenossenschaft sind 154 Schiffe unter deutscher Flagge von diesem Verbot betroffen.

Die Bundesministerien für Verkehr und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit haben gemeinschaftlich mit dem Verband Deutscher Reeder und der See-Berufsgenossenschaft einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs der relevanten Verordnung der Euro-

päischen Gemeinschaft erarbeitet mit dem Ziel, eine weitere Ausnahme bis 31. Dezember 2008 zu erwirken. Das wird unter anderem damit begründet, dass die Auslösung einer Halon-Löschanlage eher unwahrscheinlich ist und dass auf einigen Schiffen baulich keine Möglichkeit besteht, ein anderes Löschmittelsystem zu installieren. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass in diesen speziellen Fällen nur die Möglichkeit der Verbringung unter eine Flagge außerhalb der Europäischen Union besteht, um das Schiff weiter betreiben zu können. Damit würde der angestrebte Schutz der Ozonschicht ebenfalls nicht verbessert, es würde aber der Schifffahrtsstandort Europäische Union geschwächt werden.

Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

Schifffahrtsförderungspolitik: Dritte Nationale Maritime Konferenz

Die Bundesregierung hat auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck am 26. Mai 2003 ihre Schifffahrtspolitik für die nächsten Jahre definiert. Der Bundeskanzler selbst hat die festgelegte Linie vorgetragen und ihr damit besondere Bedeutung verliehen. In der Steuerpolitik soll die Tonnagesteuer unverändert bleiben, was zuvor im Gesetzgebungsverfahren zum Steuervergünstigungsabbaugesetz in Frage gestellt worden war. In der Förderungspolitik zugunsten der Schiffe unter deutscher Flagge sollen die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Eindämmung der Ausflagung verstärkt - und soweit sie nicht im gewünschten Maße wirksam sind - erweitert werden. Die Beihilfe zur Senkung der Lohnnebenkosten soll aufgestockt werden, unter anderem um einen Betrag, der zusammen mit der seit 1999 im Einkommensteuergesetz verankerten Lohnsteuerminderkung von 40 vom Hundert eine Erhöhung der Lohnsteuerentlastung auf insgesamt 80 vom Hundert zulässt. Daneben soll die Beitragspflicht zur gesetzlichen Sozialversicherung bei Seeleuten aus Nicht-EU-Staaten bis auf die Unfallversicherung (und die Rentenversicherung, was in vielen Fällen jetzt schon möglich ist) entfallen. Insgesamt sollen diese Maßnahmen die Lohnnebenkosten um ca. zwei Drittel entlasten. Auch dann erreichen sie allerdings immer

noch nicht das Entlastungsniveau in vielen anderen EU-Mitgliedstaaten.

Die Beihilfemaßnahmen werden ergänzt durch eine Öffnung der Nationalitätsanforderungen der Schiffsbesetzungsverordnung, die es erlaubt, Schiffsoffiziere aus Nicht-EU-Staaten einzusetzen, wenn deutsche oder europäische Schiffsoffiziere nicht zur Verfügung stehen. Dieser Einsatz ist an die zusätzliche Ausbildung von Nachwuchs gebunden, um den zu erwartenden Bedarf an qualifiziertem seemännischen Personal nicht nur an Bord, sondern auch in den Landbetrieben der Reedereien und der übrigen maritimen Wirtschaft zu decken. Dazu wird die aus Mittel des Verbandes Deutscher Reeder verstärkte Ausbildungsbeihilfe mit nochmals erhöhten Beträgen fortgesetzt. Die so definierte Schifffahrtspolitik ist bis 2005 konzipiert und soll bei Erfolg fortgesetzt werden. Sie wird von den im Maritimen Bündnis vertretenen Parteien gemeinsam getragen. Die Bundesregierung erwartet deshalb auf der ab 2004 neuen Grundlage eine Rück- oder Neueinflagung von bis 200 Schiffen. Nach der Lübecker Konferenz hat sie alle erforderlichen Änderungen von Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften auf den Weg gebracht, so dass mit deren Inkrafttreten am 1. Januar 2004 gerechnet werden kann.

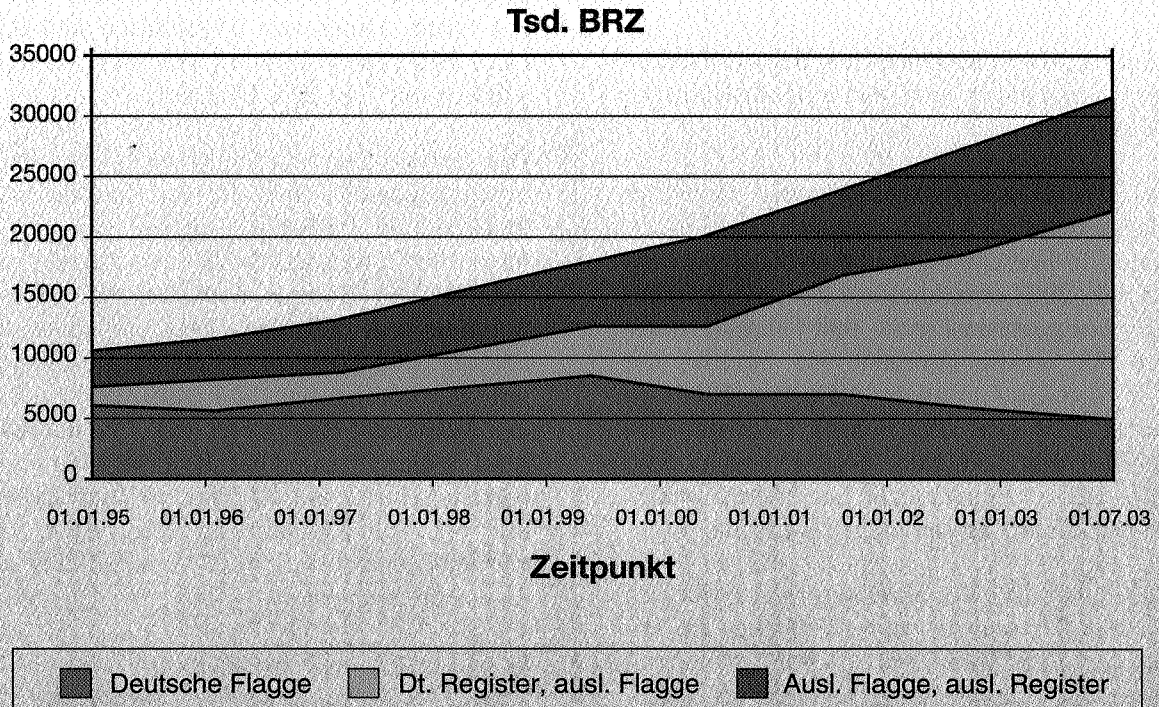
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Neubauaufträge sichern weiteres Flottenwachstum

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und unter ausländischen Flaggen bestand zur Jahresmitte 2003 aus 2.300 Schiffen (Einheiten über 100 BRZ) mit insgesamt 31,4 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2002 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 128 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 3,4 Mio. BRZ.

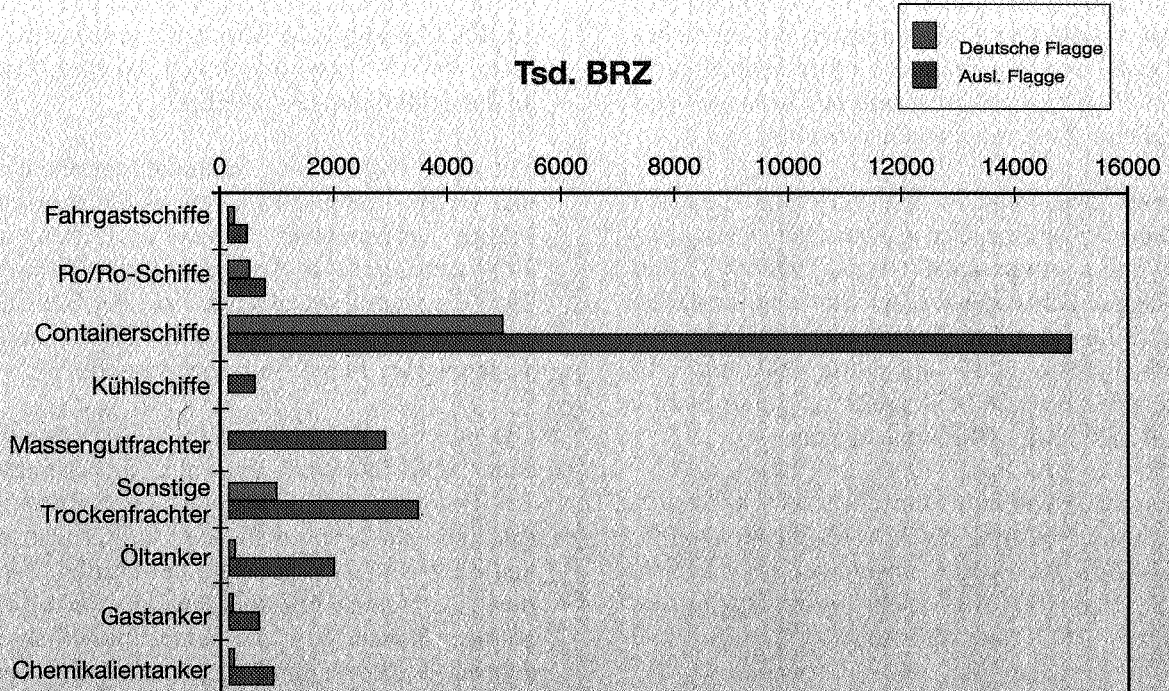
Die Flottensubstanz deutscher Reedereien setzt sich aus drei Sektoren zusammen, die vom deutschen Standort aus bereedert und eingesetzt werden:

- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen;

Wachstum der deutschen Handelsflotte nach BRZ-Tonnage



Schiffstypen der deutschen Handelsflotte



- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und befristet mit Genehmigung des Bundes eine ausländische Flagge führen;
- Schiffe, die in ausländischen Seeschiffsregistern eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am 30. Juni 2003 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 488 Schiffe (Vorjahr: 565 Schiffe) mit 5,85 Mio. BRZ (Vorjahr: 6,18 Mio. BRZ). In dieser Zahl sind 255 Schiffe (Vorjahr: 320 Schiffe) mit 5,31 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,66 Mio. BRZ) enthalten, die im Internationalen Seeschiffregister eingetragen sind.

Gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge ein Minus von 77 Schiffen und 335.000 BRZ. Auch im ersten Halbjahr 2003 konnten die insgesamt 677.000 BRZ umfassenden Tonnageabgänge aus der deutschen Flagge - 13 Auslandsverkäufe und 58 Ausflaggungen - durch Zugänge - drei Neubauten und sieben Rückflaggungen - nicht ausgeglichen werden. Die weiterhin bestehenden Betriebskostennachteile unter deutscher Flagge führten zu der hohen Anzahl von Schiffen, die unter Beibehaltung der Registereintragung und des Managements auf eine Auslandsflagge wechselten.

Stark zugenommen hat derjenige Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Flottenteil ist zwischen Mitte 2002 und Mitte 2003 um 219 Schiffe und 4,26 Mio. BRZ auf 1.380 Schiffe mit 18,08 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2003 1.868 Handelsschiffe mit 23,92 Mio. BRZ eingetragen; 414 Schiffe und 10,6 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. Hier zeigt die 1999 eingeführte Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, beachtliche positive Resultate.

Die Anzahl der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, hat im Betrachtungszeitraum leicht abgenommen. Per Saldo weist dieser Sektor mit einem Minus von 14 Schiffen und 0,50 Mio. BRZ einen Bestand von 432 Handelsschiffen mit 7,49 Mio. BRZ auf.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 745 Schiffen und 5,2 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 492 Schiffen und 12,1 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 160 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 1,5 Mio. BRZ vor Zypern mit 111 Schiffen und 1,3 Mio. BRZ. Die verbleibenden 304 Schiffe verteilen sich auf 21 weitere Flaggen.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 stellten deutsche Reeder 73 Neubauten mit 1,59 Mio. BRZ und 2,05 Mio. t.d.w. in Dienst. Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 2,2 Mrd. Euro (Januar bis September 2002: 80 Neubauten mit 1,9 Mio. BRZ). Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 15 Schiffen und 0,24 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,6 Mrd. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Mit dem Wegfall der Sonderabschreibungen und anderer mit der Bindung an die deutsche Flagge verbundenen Steuervorschriften ab 1999 wurde auch in den ersten neun Monaten 2003 die weit überwiegende Zahl der Neubauten - 70 Schiffe mit 1,48 Mio. BRZ - unter ausländischer Flagge in Dienst gestellt.

Die günstige Ratenentwicklung auf wesentlichen Schifffahrtsmärkten, hier insbesondere die Erholung der Container-Zeitchartraten seit Ende 2002, optimistische Marktprognosen und die positiven Ergebnisse der Dritten Maritimen Konferenz in Lübeck werden dazu beigetragen haben, dass die Neubaubestellungen deutscher Reeder und Investoren die Vergleichszahlen der Vorjahre bei weitem übertrafen. Deutsche Schifffahrtsgesellschaften or-

derten in den ersten neun Monaten dieses Jahres für rund 9,4 Mrd. Euro insgesamt 246 Handelsschiffe mit 9,4 Mio. BRZ, wobei wegen der vergleichsweise günstigen Baupreise Werften in Korea und China bevorzugt wurden.

Anfang Oktober 2003 befanden sich 370 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 12,19 Mio. BRZ oder 15,14 Mio. t.d.w. für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 211 Handelsschiffe mit 4,63 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 13,8 Mrd. Euro. In Deutschland werden 31 Schiffe mit 0,57 Mio. BRZ im Wert von ca. 0,9 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2003 Südkorea mit 139 Schiffen und 8,06 Mio. BRZ, China mit ca. 85 Schiffen und 1,29 Mio. BRZ und Polen mit 21 Schiffen und 0,73 Mio. BRZ. Die Fertigstellung der Neubauten ist vorwiegend

für die Jahre 2004 und 2005 vorgesehen, bei großen Containerschiffen reicht der vereinbarte Zeitpunkt der Ablieferung bereits bis in das Jahr 2007 hinein.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 242 Neubauten, 10,41 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 982.000 TEU, darunter 61 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 58 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU und 59 Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 64 Stückgutfrachter, 27 Chemikalien-tanker, 21 Massengutschiffe, zehn Produktentanker unterschiedlicher Größe sowie je zwei Gastanker, Ro/Ro-Schiffe und Kühlschiffe.

HTV-See und MTV-See: Anpassungen

Bei den diesjährigen Heuertarifverhandlungen haben sich die Tarifvertragsparteien nach zwei Verhandlungsrunden auf einen neuen Tarifvertrag geeinigt, der im Wesentlichen Folgendes zum Inhalt hat: Bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von insgesamt 25 Monaten erfolgt eine Anhebung der Heuern in zwei Stufen, beginnend ab 1. Februar 2003 um 2,8 vom Hundert und ab 1. Februar 2004 um weitere 2,4 vom Hundert. Für den Monat Januar 2003 wurde der gekündigte HTV-See 2002 um einen Monat ohne Änderungen verlängert. Weitere Änderungspunkte betreffen die Einfügung einer neuen Anlage IV in den MTV-See 2002 mit Sonderbestimmungen für eine Schlepp-

schiffsreederei sowie die Einsetzung einer Arbeitsgruppe "Seemannsgesetz" bestehend aus Vertretern beider Tarifvertragsparteien. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, das Seemannsgesetz vor dem Hintergrund der bei der ILO laufenden Vorbereitungen für die "Maritime Labour Convention, 2005" auf seine weitere Aktualität hin zu überprüfen und Vorschläge für erforderliche Änderungen zu erarbeiten. Dabei sollen die positiven Erfahrungen genutzt werden, die von den Tarifvertragsparteien im Zusammenhang mit der Rechtsbereinigung des MTV-See und HTV-See in den Jahren 2001 und 2002 gesammelt worden sind.

Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Zentrale Heuerstelle Hamburg

Am 30. September 2003 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 30. September 2002) waren auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 11.1105 (12.071) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.406 (4.595), die der ausländischen Schiffsoffiziere 689 (855), die der deutschen Schiffsleute 3.390 (3.428) und die der ausländischen Schiffsleute 2.620 (3.193). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich damit - trotz gleichbleibender Tendenz im Laufe des Jahres - insgesamt im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres verringert, wobei die Abnahme bei den ausländischen Seeleuten wesentlich stärker ausfiel als bei den deutschen. Der Anteil der deutschen Seeleute ist damit von 66,5 vom Hundert auf 70,2 vom Hundert gestiegen. Von den 625 (658) weiblichen Besatzungsmitgliedern fahren 35 als nautische und technische Führungskräfte und 34 als Auszubildende, die weit überwiegende Zahl der Arbeitnehmerinnen wird im Wirtschaftsbereich eingesetzt.

Bis Ende Juli 2003 gab es in allen norddeutschen Küstenarbeitsämtern Fachvermittlungseinrichtungen für Seeleute. Im Juni 2003 fiel in der Nürnberger Zentrale der Bundesanstalt für Arbeit die Entscheidung, künftig nur noch eine zentrale Einrichtung als überregionale Vermittlungsagentur zu unterhalten. Damit hat die Bundesanstalt für Arbeit ihr Dienstleistungsangebot für die See- und Küstenschifffahrt sowie die Hochseefischerei erweitert. Die Zentrale Heuerstelle Hamburg, so der Name der neuen Agentur, ist künftig für eine schnellere Vermittlung in Seeberufe für das gesamte Inland, aber auch für Arbeitsangebote und Arbeitsgesuche aus dem Ausland zuständig. Hamburg als Standort bot sich als größte Hafenstadt mit allen maritimen Institutionen und den Zentralen der beiden Vertretungen der Arbeitsmarktpartner Verband Deutscher Reeder und Gewerkschaft Verdi an. Stellenangebote nehmen neben der Zentralen Heuerstelle Hamburg weiterhin auch alle anderen Arbeitsämter entgegen, die sodann an die Zentrale Heuerstelle in Hamburg weitergeleitet werden.

Hauptgrund für die Konzentrierung der Vermittlungsaktivitäten auf eine Heuerstelle war, dass die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge und damit die Beschäftigungsmöglichkeiten für deutsche Seeleute in den vergangenen Jahren erheblich zurückgegangen sind, allein in den letzten zehn Jahren von 862 Ende 1993 auf 489 im August 2003. Die Anzahl der bei der Seekasse versicherten Beschäftigten ohne Fischerei ging im gleichen Zeitraum von 16.469 auf 12.374 zurück. Noch drastischer nahm die Zahl der arbeitssuchenden Seeleute ab, von ca. 5.500 vor zehn Jahren auf 2.391 Ende Juni 2003. Mit der Neuregelung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- die Bündelung fachlicher Information und Kompetenz in dem quantitativ und räumlich begrenzten Teilarbeitsmarkt für Seeleute;
- die Agentur soll ausschließlich mit dem Ziel eines qualifizierten und schnellen Ausgleichs von Angebot und Nachfrage arbeiten;
- verbesserte Markttransparenz;
- vertiefte Information über den Teilarbeitsmarkt für Seeleute;
- intensivere Ansprache von Arbeitgebern und Bewerbern;
- leichtere und schnellere Erreichbarkeit fachlich kompetenter Ansprechpartner;
- qualitative Verbesserung von Beratung und Vermittlung.

Durch die bisher bestehende Möglichkeit, gleichzeitig mehrere Heuerstellen einzuschalten, waren zwei- und dreifach Meldungen von Bewerbern und Stellenangeboten die Regel, was zur Folge hatte, dass eigentlich alle Arbeitsmarktzahlen dieses Segments nur auf Schätzungen beruhten.

Spätestens am Jahresende 2003 soll eines der Ziele, reale Zahlen vorzulegen, erreicht sein. Weiteres kurzfristiges Ziel ist es, dass die Mit-

arbeiter der Zentralen Heuerstelle Hamburg durch persönliche Kontakte vor Ort im nord-deutschen Küstenraum versuchen, Nähe herzustellen und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit auf- und auszubauen, um dadurch die für viele Bewerber und Reeder jetzt ungünstigere örtliche Verbindung zu "ihrer" Heuerstelle zu überwinden.

Nach Angaben der Zentralen Heuerstelle Hamburg hat sich der Arbeitsmarkt Seeschiffahrt im Jahre 2003 nicht positiv entwickelt. Nicht nur die Mannschaften bekamen den verstärkten Trend zur Ausflagung zu spüren, auch auf den Schiffen im deutschen Eigentum unter ausländischer Flagge wurde das bisher deutsche Führungspersonal immer öfter durch kostengünstigere Bewerber aus dem ehemaligen Ostblock, Jugoslawien und Asien verdrängt bzw. beim Flaggenwechsel ersetzt. Ein Abwandern der Seeleute in Landbeschäftigungen wurde aufgrund der allgemeinen Lage auf dem deutschen Arbeitsmarkt so gut wie unmöglich, hinzu kam das hohe Durchschnittsalter der Bewerber. Spielte in den vergangenen Jahren das Alter des Bewerbers im Gegensatz zu Tätigkeiten an Land kaum eine Rolle, machten die Reeder jetzt oft Altersvorgaben, die die Heuerstelle mit ihren Bewerbern kaum erfüllen konnte, denn nur weniger als 30 vom Hundert der Bewerber sind unter 45 Jahre alt, selbst bei den Schiffsmechanikern ist mehr als die Hälfte älter als 45 Jahre. Es besteht zwar insbesondere für Nautiker ohne Einschränkungen (AG/AM) eine relativ große Nachfrage von Behörden und Lotsen sowie Schifffahrtsbetrieben (als Inspektoren, in der landgesteuerten Beladung oder im neuen Bereich "Maritime" Sicherheit), durch die Alters-

begrenzungen sind diese aber nur schwer zu besetzen.

Bei in etwa gleichbleibender Zahl der arbeitssuchenden Seeleute von ca. 1.400 nahm die Zahl der Stellenangebote um 11 vom Hundert auf ca. 1.240 und die Zahl der Vermittlungen um 8 vom Hundert auf ca. 1.300 ab (hochgerechnete Zahlen von Ende August 2003; der Überhang an Vermittlungen entstand durch unerledigte Stellenangebote aus dem Vorjahr). Damit liegt die Arbeitslosigkeit unter Seeleuten in etwa so hoch wie im Bundesdurchschnitt für Landarbeitnehmer. Eine nicht unerhebliche Anzahl der Stellenangebote betrifft Tankschiffe aller Gattungen, die Besetzung ist äußerst schwierig, weil Patentinhaber mit den notwendigen Zertifikaten und Erfahrungen kaum gemeldet sind. Dies scheint aber weltweit ein Problem zu sein, da die Nachfrage von internationalen Agenturen überwiegend für nicht-deutsche Reeder kommen. Der Markt für Schiffsmechaniker ist ebenfalls äußerst schwierig, denn diese Ausbildung ist eigentlich die Grundausbildung zum späteren Patenterwerb, das Verhältnis Bewerber zu Angebot ist schlechter als zehn zu eins. Müssen nach der Schiffsbesetzungsverordnung Schiffsmechaniker gefahren werden, sind diese meist in der Position "Bootsmann" für die ausländische Besatzung tätig. Ein Arbeitsmarkt für Decksleute/Matrosen ohne Brief besteht fast nicht mehr, nur ganz vereinzelt mit Wachbefähigung in der Kleinen Fahrt. Die Zentrale Heuerstelle Hamburg setzt nach diesem schwierigen Jahr große Hoffnung in die Umsetzung der Beschlüsse der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck.

Schiffsbesetzung und Ausbildung: Neue Ansätze

Anlässlich der Dritten Maritimen Konferenz am 26. Mai 2003 in Lübeck haben sich die Beteiligten des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung (Bund, Küstenländer und Sozialpartner) darauf verständigt, die Zukunftsperspektiven der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge zu verbessern und dem nationalen maritimen Arbeitsmarkt neue Impulse zu geben ("Lübecker Bündnis"). Als Teil dieser Übereinkunft ist von Reederseite zugesagt worden, bis Ende 2005 einhundert bis zweihundert Seeschiffe wieder oder erstmalig unter die deutscher Flagge zu verbringen. Zur Deckung des dabei zusätzlich entstehenden Bedarfs an Schiffsoffizieren soll eine befristete Lockerung der einschränkenden Bestimmungen über die Staatsangehörigkeit bei der Besetzung von Stellen mit nautischen und technischen Schiffsoffizieren unter bestimmten Auflagen erfolgen. Die hierfür geplante Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung soll den Reedereien die Möglichkeit eröffnen, Schiffsoffiziere aus Nicht-EU-Staaten (Drittstaaten) in größerer Anzahl als bisher auf Schiffen unter der Bundesflagge zu beschäftigen, wenn die hierfür benötigten deutschen Schiffsoffiziere oder europäischen Schiffsoffiziere aus der Europäischen Union auf dem deutschen Arbeitsmarkt nachweislich nicht zur Verfügung stehen. Im Gegenzug müssen die Reedereien die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses, insbesondere die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker, nachhaltig intensivieren. Diese Ausbildung kann bisher nur auf Schiffen unter der Bundesflagge erfolgen. Im Rahmen des "Lübecker Bündnisses" ist Einigkeit darüber erzielt worden, dass künftig eine übergangsweise Ausdehnung der Ausbildung zum Schiffsmechaniker - wie bisher schon bei Offiziersassistenten und Schiffsbetriebstechnischen Assistenten - auch auf Schiffen unter fremder Flagge bei sonst gleichen Voraussetzungen wie unter deutscher Flagge möglich sein soll.

Zur Umsetzung des "Lübecker Bündnisses" hinsichtlich der Ausbildung und Beschäftigung müssen Reedereien bereit sein, nicht nur die Zahl ihrer bisherigen Ausbildungsplätze zu

erhöhen, sondern insbesondere dann, wenn sie bisher keine Ausbildung betrieben haben, die erforderlichen Schritte einzuleiten, damit künftig auf ihren Schiffen oder in Ausbildungsgemeinschaften und -bündnissen ausgebildet wird.

Vier Ausbildungswege zum Erwerb eines nautischen oder technischen Befähigungszeugnisses stehen Berufsanfängern und Reedereien zur Verfügung:

- Schiffsmechanikerausbildung und zweijährige Fachschul- oder dreijährige Fachhochschulausbildung
- Offiziersassistentenausbildung und dreijährige Fachhochschulausbildung
- Fachhochschulausbildung mit zwei oder drei integrierten Praxissemestern
- Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent, ein Jahr schulisches Praktikum oder Offiziersassistent und Fachschulausbildung.

Die vom Reeder zu tragenden Kosten der Ausbildung (Ausbildungsvergütung, Unterkunft und Verpflegung an Bord, Sozialabgaben, Reisekosten, beim Schiffsmechaniker zusätzlich Unterkunft und Verpflegung während der Schulzeitblöcke oder bei überbetrieblicher Ausbildung) belaufen sich:

- bei einem Schiffsmechaniker auf 60.400 Euro bei 3-jähriger Ausbildungsdauer und auf 52.000 Euro bei 2,5-jähriger Ausbildungsdauer;
- bei einem nautischen Offiziersassistenten auf 33.600 Euro, bei einem technischen Offiziersassistenten auf 48.400 Euro;
- bei der Praktikantenausbildung während der Praxissemester bei einem Nautik-Studenten auf 9.800 Euro, einem Technik-Studenten auf 13.700 Euro und
- bei einem Schiffsbetriebstechnischen Assis-

tenten-Nautik auf 11.300 Euro, bei einem Schiffsbetriebstechnischen Assistenten-Technik auf 14.000 Euro.

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker und die Offiziersassistenten-Ausbildung auf Schiffen unter der Bundesflagge wird pro Ausbildungsplatz zur Zeit vom Bund mit 25.500 Euro und vom Verband Deutscher Reeder zusätzlich mit 7.500 Euro finanziell gefördert.

Im Berichtsjahr 2003 (Stand: 20.10.2003) haben:

- 157 Auszubildende einen neuen Ausbildungsvertrag zum Schiffsmechaniker mit deutschen Reedereien abgeschlossen (Ende 2002 waren es 181; Ende 2001: 160);
- 51 Prüfungsteilnehmer an einer Fortbildung zum Schiffsmechaniker teilgenommen (2002: 39 Prüfungsteilnehmer; 2001: 34 Prü-

fungsteilnehmer);

- 24 Offiziersassistenten (11 nautische, 5 technische und 8 nautisch/technische Offiziersassistenten; 2002: 27 - 15/7/5 -; 2001: 7 - 5/2/0 -);
- 141 Studenten mit Praxissemestern an den Fachhochschulen Bremen (10), Bremerhaven (8), Elsfleth (44), Leer (35) und Warnemünde (44);
- 28 Berufsfachschüler "Schiffsbetriebstechnischer Assistent" an der Fachschule Cuxhaven (2001: 28; 2002: 28)

ihre Ausbildung begonnen.

Im Jahre 2003 sind damit 401 Facharbeiter- und Patentanwärter neu in die seemännische Ausbildung eingetreten.

Seelotswesen: Nur minimale Reformschritte

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hatte den Auftrag, den im Mai 1999 vom Bundesministerium für Verkehr verabschiedeten Katalog von 18 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens umzusetzen. Insbesondere sollten vorhandene Kostensenkungspotentiale ausgeschöpft werden, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen zu verbessern und die Attraktivität des Nordostsee-Kanals zu steigern, ohne die Verkehrssicherheit sowie die Dienstleistungsqualität der Lotsdienste zu beeinträchtigen.

Die gesteckten Ziele sind bisher nur partiell erfüllt worden. So hat die im Frühsommer 2003 erfolgte Novellierung der Revierlotsverordnungen aus Sicht der Nutzer der Lotsdienstleistungen nicht den erhofften Durchbruch gebracht. Hinreichende Fortschritte sind mit der Neuordnung nicht erzielt worden, wenn auch mit der Einführung der sogenannten "Interpolationsregelung" eine seit Jahren bestehende Forderung der Seeverkehrswirtschaft erfüllt wurde. Gleichzeitig hätten aber die Schiffsgrößen für eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht ohne Antrag (sogenannte "Regelbefreiung") angehoben werden müssen. Das ist nicht erfolgt. Auch die englische Sprache ist auf den Lotsrevieren bislang nicht eingeführt worden.

Erleichterungen gibt es hingegen für den Schiffsführer bei der Übertragung seiner Lotsenannahmefreiung beim Wechsel auf andere Schiffe.

Die im Jahre 2001 erfolgte Novellierung der Lotsgeldtarifizierung hat sich - wenn auch auf Basis hoher Lotseinkommen - bewährt. Die Lotsgelder sind über einen Zeitraum von drei Jahren festgeschrieben worden. Eine nochmalige Absenkung der Lotsgeldtabellen um rund 4,5 vom Hundert ab 1. Januar 2004 ist bisher lediglich in Aussicht gestellt.

Weitreichende Tarifabsenkungen hat die Novellierung der Lotsgeldtarifizierung nicht bewirkt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes will bis Ende 2003 regionale Arbeitskreise einsetzen, um den Besonderheiten der verschiedenen Reviere besser Rechnung tragen zu können. In den Arbeitskreisen sollen die betroffenen Lotsbrüderschaften und Küstländer, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie Vertreter der regionalen maritimen Wirtschaft vertreten sein. Die Wirtschaftsverbände würden es begrüßen, wenn die Aufgaben dieser Arbeitskreise nicht nur die Lotsgeldtarifizierung, sondern auch alle übrigen Themen des Lotswesens umfassen.

Havariekommando: Zentrale Unfallbekämpfung

Bund und Küstenländer haben im parteiübergreifenden Konsens am 1. Januar 2003 ein Havariekommando mit Sitz in Cuxhaven eingerichtet, das komplexe Schadenslagen auf See bearbeitet.

Bestandteil des Havariekommandos ist ein im 24-Stunden-Betrieb tätiges maritimes Lagezentrum, das aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der jeweiligen Wasserschutzpolizei der Küstenländer gebildet wird. Im maritimen Lagezentrum werden relevante Informationen gesammelt und verarbeitet, Schiffsbewegungen in Nord- und Ostsee kontrolliert. Besondere Vorkommnisse und Fehler werden analysiert und die Lösungen auf deutsche Strukturen übertragen. Im Falle einer komplexen Schadenslage auf See nimmt das Kommando die Alarmierungen vor. Der Leiter des Havariekommandos übernimmt die Einsatzleitung und gibt die Ziele zur Schadensbewältigung vor. Abhängig von den jeweiligen Erfordernissen werden in den Schwerpunkten Brand- und Schadstoffbekämpfung, Verletztenversorgung, gefahrenabwehrbezogene Bergung und Öffentlichkeitsarbeit Stäbe gebildet.

Die Bund-Länder-Vereinbarung zur Errichtung des Havariekommandos verleiht dem

Leiter im Wege der Organleihe die Befugnisse, Landesaufgaben der Küstenländer wahrzunehmen. Alle Einsatzmittel und Arbeitskräfte werden dem Leiter unmittelbar unterstellt. Der Leiter des Havariekommandos kann Hilfe von Dritten anfordern. Bilaterale Abkommen bestehen mit angrenzenden Staaten, Vereinbarungen mit der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Das für Unfallmanagement und Unfallbekämpfung vorhandene Personal wird ständig aus- und fortgebildet und durch Übungen trainiert, um im Ernstfall bestmöglich bestehen zu können. Hier liegt ein deutlicher Arbeitsschwerpunkt des Havariekommandos.

Am 2. Juni 2003 hat das Havariekommando den Ernstfall auf der Ostsee vor Warnemünde geprobt. Bei einem simulierten Führungsglück mit einem Tanker mussten mehrere hundert Passagiere von der brennenden Fähre evakuiert werden, wobei Öl aus dem Tanker auslief. An der erfolgreich verlaufenen Notschlepp- und Rettungsübung waren mehrere hundert Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer beteiligt.

Deutsche Häfen: Neue Schleppbedingungen

In den vergangenen Monaten sind die "Allgemeinen Schleppbedingungen für die Seeschiffsassistenz in deutschen Häfen" überarbeitet worden. Im Rahmen des Anmeldeverfahrens beim Bundeskartellamt hat der Verband Deutscher Reeder - wie auch schon in der Vergangenheit - die "Marktgegenseite" vertreten und zum Entwurf der Bedingungen Stellung genommen, nachdem die Entwürfe innerhalb der Verbandsghremien ausführlich diskutiert und die Versicherungsfragen mit

den P&I-Clubs abgeklärt worden waren. Die neuen "Allgemeinen Schleppbedingungen" sind beim Bundeskartellamt angemeldet und mittlerweile im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Zwar handelt es sich hierbei lediglich um eine "unverbindliche Empfehlung", die es den Schleppunternehmen und ihren Kunden grundsätzlich frei stellt, der Empfehlung zu folgen oder aber auch andere Regelungen zu treffen, doch erscheint eine flächendeckende Anwendung der Bedingungen wünschenswert.

Kaufmännische Ausbildung: Vielfältige Aktivitäten

Im September 2002 ist die Neuordnung des Berufsbildes "Kaufmännische Ausbildung" mit der Festlegung von "Eckdaten" eingeleitet worden. Die Arbeiten werden voraussichtlich noch in diesem Jahr abgeschlossen. Der Ausbildungsrahmenplan für die betriebliche Ausbildung muss noch mit dem Rahmenlehrplan der Berufsschulen abgestimmt werden. Nicht nur der Ausbildungsrahmenplan sieht eine Reihe struktureller Änderungen vor - die Fachrichtungen Linienfahrt und Trampfahrt bleiben jedoch erhalten -, sondern auch der Rahmenlehrplan stellt künftig nur noch auf fächerübergreifende "Lernfelder" ab. Die bisherige Gliederung nach einzelnen Fächern und Themen entfällt. Dies wird für die Berufsschulen eine erhebliche Umstellung mit sich bringen und insbesondere die kleineren Schulstandorte mit ihrer vergleichsweise geringen personellen Ausstattung im Fachlehrerbereich belasten.

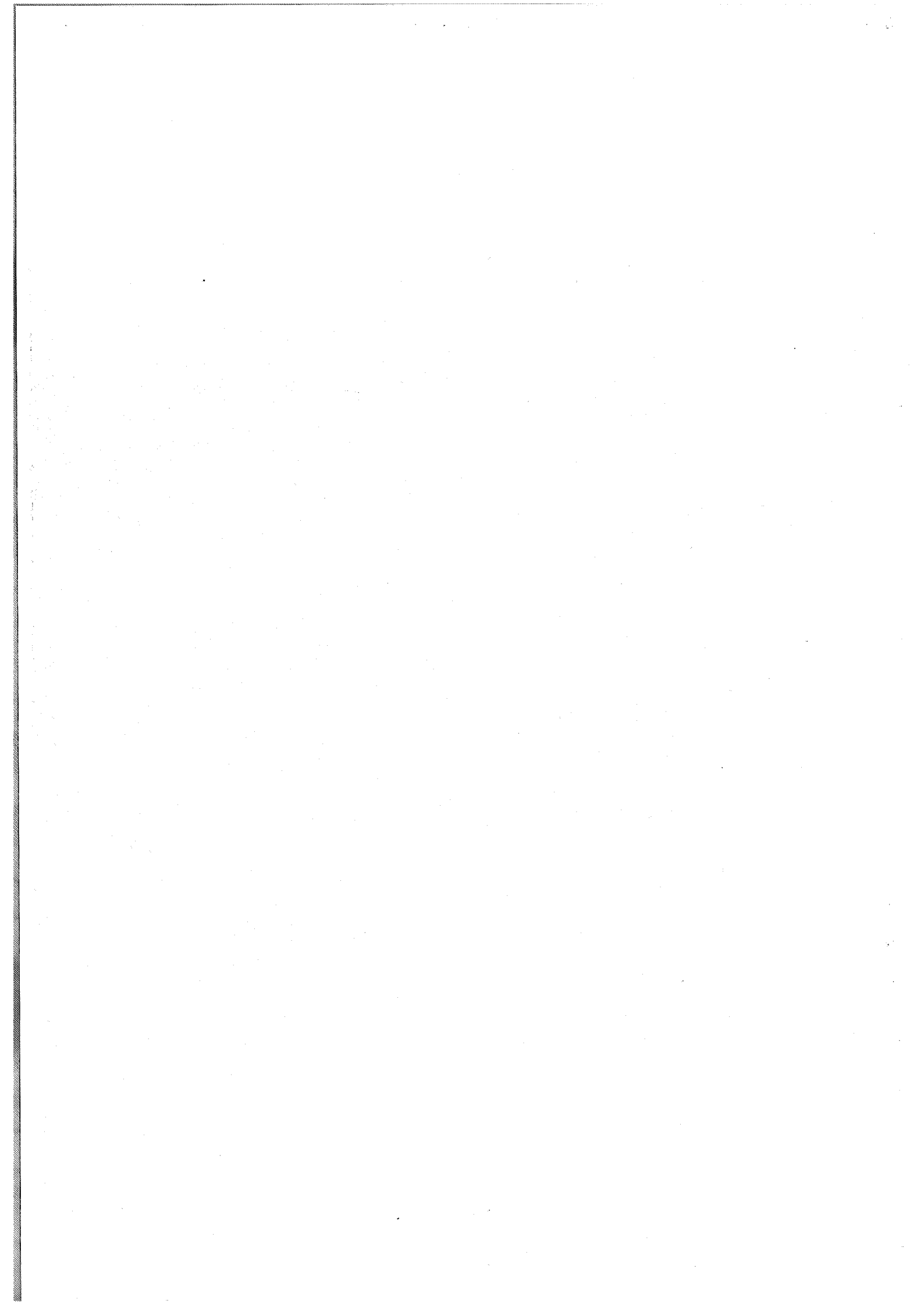
Der Verband Deutscher Reeder fordert, eine strukturelle Neugliederung des Berufsschulun-

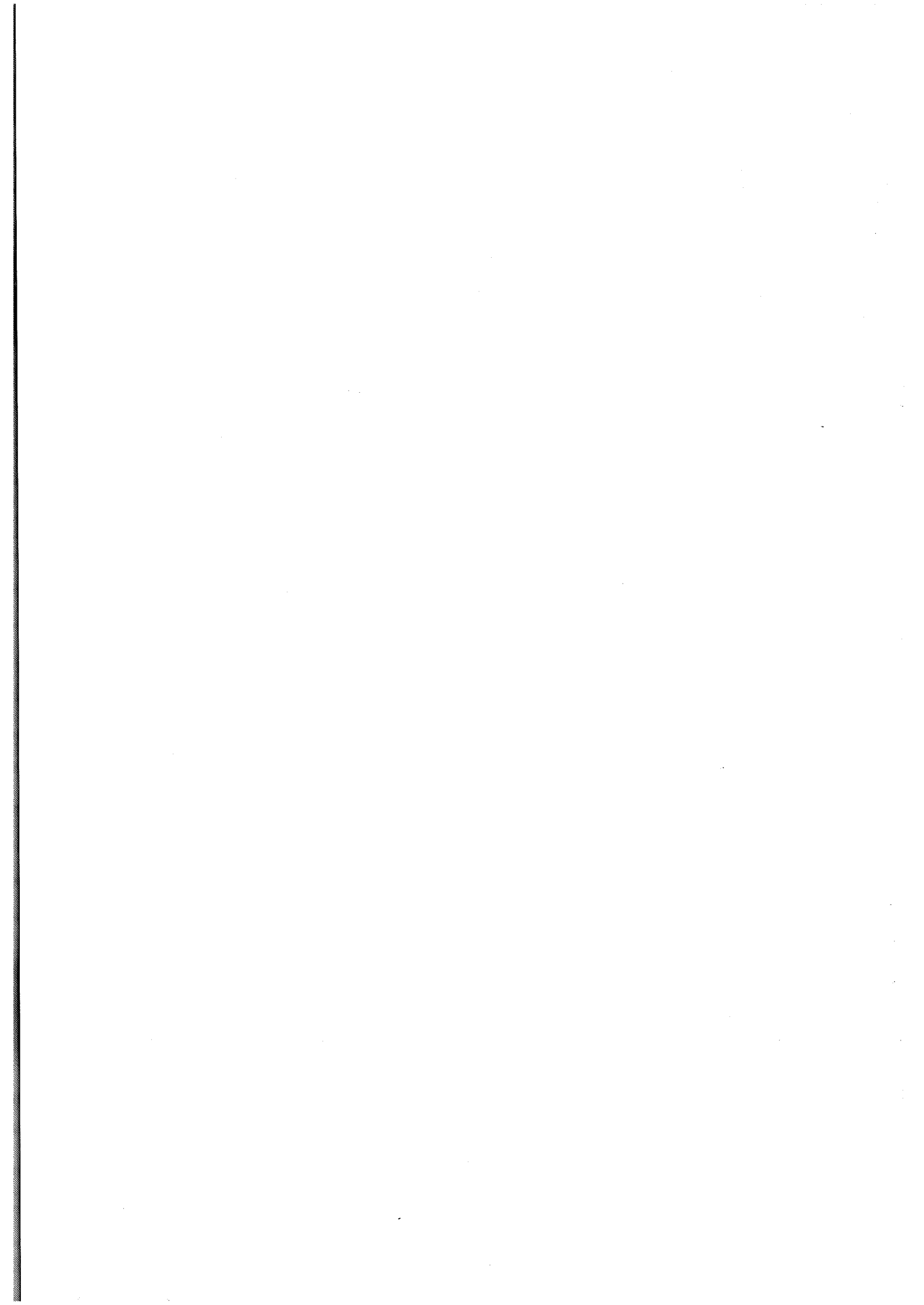
terrichtes müsse sicherstellen, dass kleine Standorte mit geringen Schülerzahlen für die Berufsausbildung erhalten bleiben und den qualitativ hohen Ausbildungsansprüchen genügen. Eine standortnahe Schulausbildung der Auszubildenden ist für die Betriebe wichtig. Die Betriebe der Regionen sind aufgerufen, ihre Ausbildungsaktivitäten zu stärken und auszuschoöpfen.

Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und der Verband Deutscher Reeder arbeiten derzeit an einer Neuauflage des Lernbuchs "Güterverkehr über See". Die alte Auflage aus dem Jahr 1993 ist nicht mehr aktuell. Das neue Lernbuch soll aus mehreren thematisch gegliederten Einzelheften bestehen, die zu einer Sammelmappe zusammengefasst werden. Die Autoren kommen sämtlich aus der Praxis. Das neue Lernbuch soll Anfang 2005 erscheinen.

Abkürzungsverzeichnis

Art.	Artikel
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BRZ	Bruttoreaumzahl
CIRR	Commercial Interest Reference Rate
ECSCA	European Community Shipowners' Associations
EG	Europäische Gemeinschaften
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
HTV-See	Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
ICS	International Chamber of Shipping
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
ISF	International Shipping Federation
ISM-Code	International Safety Management Code
ISPC	International Ship and Port Facility Security Code
ITF	International Transport Workers' Federation
Mio.	Millionen
MSC	Maritime Safety Committee
MTV-See	Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
OECD	Organisation for Economic Co-Operation and Development
Ro/Ro-Schiff	Roll-on/Roll-off-Schiff
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea
SPC	Short Sea Shipping Promotion Center
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
tdw	tonnage deadweight/tons deadweight
TEN	Trans-European Networks
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VDR	Verband Deutscher Reeder
WHO	World Health Organization
WTO	World Trade Organization





Herausgeber
Verband Deutscher Reeder
Esplanade 6
20354 Hamburg
Postfach 30 55 80
20317 Hamburg
Telefon: 0 40-35 09 7-0
Telefax: 0 40-35 09 7-211
www.reederverband.de
vdr@reederverband.de

ISSN 0949 - 7005

Weitere statistische Angaben zur
deutschen und internationalen Schifffahrt finden sich in den
„Daten der deutschen Seeschifffahrt“.
Die nächste Ausgabe erscheint im Frühjahr 2004.